

**20**  
**18**

# SISÄLTÖ

- 3** Finrail lyhyesti
- 4** Vuosi 2018 lyhyesti
- 6** Toimitusjohtajan katsaus
- 8** Strategian toteutus
- 10** Toimintaympäristö

## LIIKETOIMINNOT

- 13** Liikenteenohjaus
- 15** Matkustajainformaatiopalvelut
- 19** Liikennesuunnittelu
- 21** Käyttökeskustoiminta

## VASTUULLISUUS

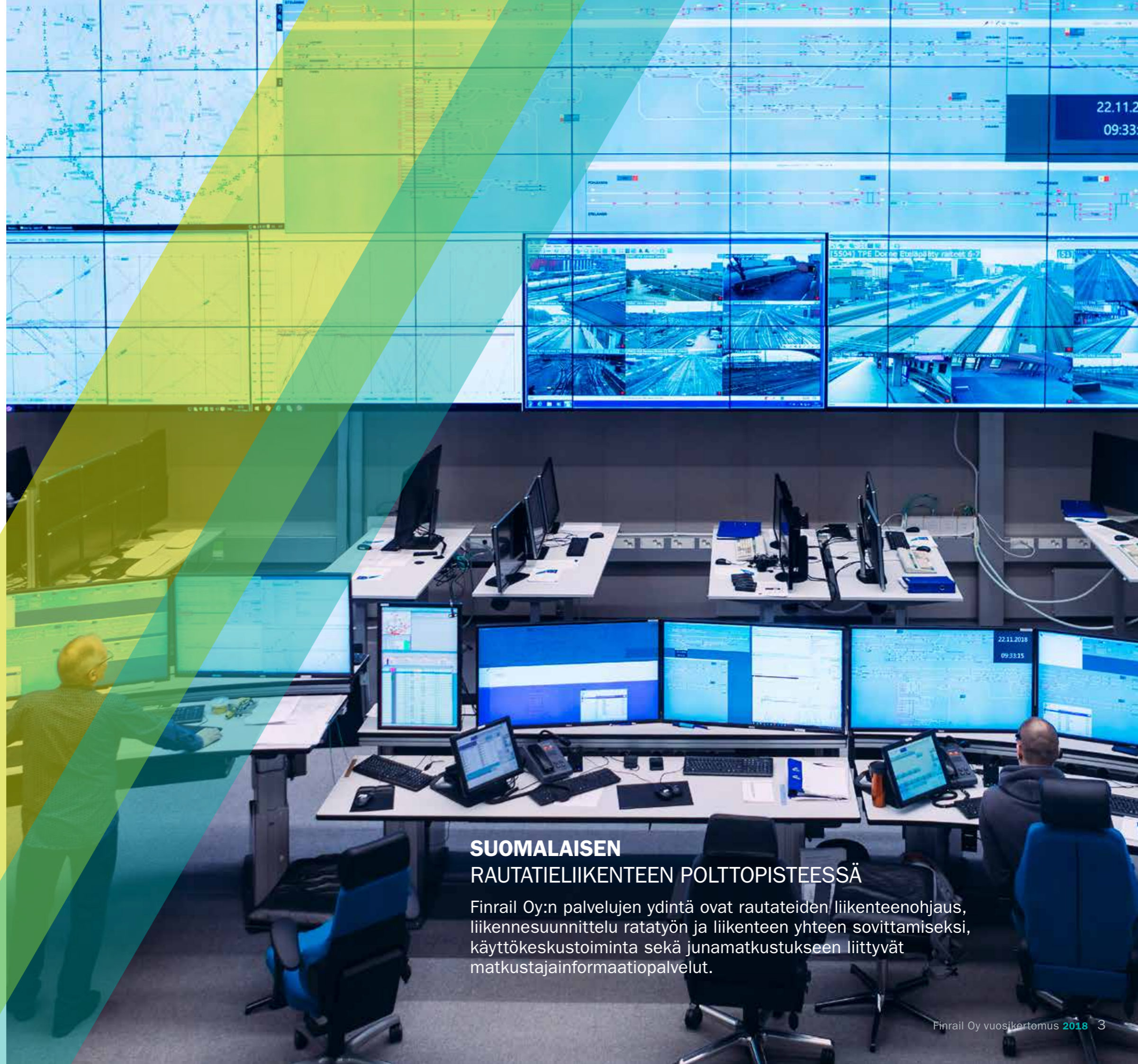
- 23** Yritysvastuu
- 24** Sosiaalinen vastuu
- 31** Vastuuta asiakkaista ja sidosryhmistä
- 32** Ympäristövastuu
- 34** Taloudellinen vastuu
- 36** Sisältövertailu

## HALLINTO JA JOHTAMINEN

- 38** Hallinto ja johtaminen
- 40** Hallitus
- 41** Johtoryhmä
- 42** Hallituksen toimintakertomus
- 46** Tilinpäätös

## SUOMALAISEN RAUTATIELIIKENTEEN POLTTOPISTEESSÄ

Finrail Oy:n palvelujen ydintä ovat rautateiden liikenteenohjaus, liikennesuunnittelu ratatyön ja liikenteen yhteen sovittamiseksi, käyttökeskustoiminta sekä junamatkustukseen liittyvät matkustajainformaatiopalvelut.



# 2018 LYHYESTI

1

**KAUKO-OHJAUSTEN UUSIMISTA  
JATKETTIIN ITÄ- JA LÄNSI-SUOMESSA  
KAKO- JA TAKO-HANKKEIDEN KAUITA.**

5

**RATAURAKOITSIJOIDEN  
MOBIILIALUSTA (RUMA) OTETTIIN  
KÄYTTÖÖN, JOKA SÄHKÖISTI  
RATATYÖPROSESSIN.**

6

**RIIHIMÄEN TAVARARATAPIHAN  
LIIKENTEENOHJAUS SIIRTYI  
FINRAILILLE LIIKKEENLUOVUTUKSENA  
KESÄLLÄ 2018.**

## UUSI FINRAIL JA KONSERNI

Uudet valtion erityistehtävayhtiöt Traffic Management Finland Oy, Intelligent Traffic Management Finland Oy (ITM Finland) ja Vessel Traffic Services Finland Oy (VTS Finland) sekä olemassa olevat yhtiöt Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland) ja Finrail Oy muodostavat Traffic Management Finland-konsernin (TMFG), jossa tytäryhtiöt vastaavat liikennemuotokohtaisesti liikenteenohjaus- ja hallintapalveluista. Muutoksen yhteydessä Finrail Oy:lle siirtyy liiketoimintasiirrolla raideliikenteen liikenteenohjaukseen liittyvä järjestelmäomaisuus sekä immateriaaliset oikeudet.

Konsernissa työskentelee yhteensä noin 1100 ammattilaista. Konserni aloitti toimintansa 1.1.2019.



2

**TAMPEREEN TOIMINTA UUSIIN  
TILOIHIN JA SEINÄJOEN KESKITTÄMINEN  
TAMPEREELLE KEVÄÄLLÄ 2018.**

3

**NEUTRALITEETTIIN VALISTAVIA TOIMINTA-  
MALLIN MUUTOKSIA TOTEUTETTIIN  
JOENSUUSSA, PIEKSÄMÄELLÄ, KOTKASSA  
JA RIIHIMÄELLÄ.**

4

**UUSIA LIIKENNEOHJAAJIA KOULUTETTIIN  
PERINTEISEN KOULUTUKSEN SEKÄ  
SIMULAATTORI- JA PIENOPETUKSEEN  
PERUSTUVAN PILOTTIKOULUTUKSEN  
KAUITA.**

9

**KAIKKI LIIKENTEENOHJAUKSEN  
ESIMIEHET ALOITTIVAT LÄHIESIMIES-  
TUTKINNON OPINNOT.**

10

**YLIVIESKAN TOIMINTOJEN  
PÄÄTTÄMINEN 2018 LOPUSSA.**

7

**MUSSALON LIIKENTEENOHJAUKSEN  
TYÖT SIIRTYIVÄT FINRAILILLE  
KESÄLLÄ 2018.**

8

**UUSI TURVALAITE OTETTIIN KÄYTTÖÖN  
TAMPERE-RIIHIMÄKI-VÄLILLÄ  
SEKÄ MUSSALOSSA.**



## TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

### VUONNA 2018 RAUTATIELIIKENNE ON EDELLEEN KASVANUT SEKÄ HENKILÖ- ETTÄ TAVARALIIKENTEESSÄ

Junamäärät kasvoivat edelliseen vuoteen lähes 10 %. Ratatöiden määrä on ollut samanaikaisesti huomattava. Liikenteenohjauksen kuormitus on ollut melkoinen. Liikenteenohjauksen töistä on kuitenkin suoriuduttu hyvin ja turvallisesti.

**JUNALIIKENTEEN** merkitys liikennejärjestelmän osana on hyvin tärkeä ja merkitys vain kasvaa. Alan yhteinen haaste on luoda kasvulle edellytyksiä: lisäkapasiteettia tarvitaan ja olemassa olevaa kapasiteettia pitäisi hyödyntää tehokkaammin. Yhteinen haasteemme on liikenteen täsmällisyyden parantaminen – vuoden 2018 täsmällisyydsluvut eivät imartele ja alkanut vuosikin on ollut, osin vaikeiden sääolosuhteiden vuoksi, täsmällisyyden suhteen heikko. Finrail on omalta osaltaan valmis antamaan panoksensa täsmällisyyden parantamiseen. Sen parantamiseksi tarvitaan useita toimia ja myös panostuksia rataverkon kuntoon sekä kunnossapitoon. Raideliikenteen kasvu edellyttää korjausvelan lyhentämisen ohella panostuksia myös uusiin raide-osuuksiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön yhteydessä nämä tarpeet on hyvin tunnistettu.

Finrailin keskeinen arvo on junaliikenteen turvallisuuden varmistaminen. Vuonna 2018 ei tapahtunut yhtään liikenteenohjauksesta johtuvia vakavia onnettomuuksia. Yhtiön turvallisuusuuden johtamisjärjestelmää ja turvallisuustyötä on kehitetty pitkäjänteisesti. Liikenteenohjauksjärjestelmien työkalujen

toimintavarmuuden parantuminen ja niiden kehittyminen parantavat myös turvallisuutta. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita toimintakertomusvuonna käyttöönotettu ratatyön mobiiliapplikaatio RUMA ja LOKI-järjestelmään tehdyt toiminnalliset muutokset. Tällä saralla on kuitenkin vielä paljon tehtävää.

Kauko-ohjausjärjestelmien uudistamista on viety eteenpäin olemassa olevien suunnitelmien pohjalta, TAKO:n käyttöönottoa on viimeistely ja KAKO-projekti on hyvässä vauhdissa. Ohjausjärjestelmien muutoksiin on liittynyt henkilökunnan työskentelypaikkojen muutoksia. Nämä vaikuttavat merkittäväällä tavalla työntekijöiden arkeen, mutta uskoakseni näistä muutoksista on kohtuullisen hyvin selvitty hyvällä yhteistyöllä henkilöstön kanssa.

Valtion uusi liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhtiö, Traffic Management Finland, aloitti toimintansa vuoden alusta. Yhtiö kokoaa kaikkien liikennemuotojen liikenteenohjauksen ja -hallinnan piiriinsä. Muutos on positiivisessa mielessä erittäin merkittävä ja antaa paljon uusia mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseen, kärsienä tiedon hyödyntäminen. Finrailin osalta muutos on suuri jo pelkästään sen vuoksi, että liikenteen-



**MONET  
LIIKENTEEN  
TRENDIT OVAT  
RAUTATIE-  
LIIKENTEELLE  
SUOTUISIA.**

ohjauksen ja -hallinnan järjestelmät siirtyivät yhtiön vastuulle. Finrailiin tuli myös uusia osajia Väylävirastosta, kun järjestelmät, rataliikennekeskus, turvalvomo ja tekninen valvomo siirtyivät yhtiöön. Muutos sujui hyvin ja uusi Finrail on aloittanut työnsä erinomaisessa hengessä. Kiitos tästä kaikille. Asiakkuussuhteemme Väylävirastoon perustuu strategiseen kumppanuuteen, myös tältä osin muutos on käynnistynyt varsin hyvin.

Edessä on hyvin mielenkiintoisia haasteita. Tavoitteemme kehittää liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelukokonaisuutta määrätietoisesti kohti maailman kärkeä, ammattitaitoamme ja osaamistamme jatkuvasti kehittämällä, hyödyntämällä tehokkaasti hallussamme olevaa tietoa ja uudistamalla innovatiivisesti ja teknologisesti edistyksellisellä tavalla järjestelmiä ja toimintaamme. Nyt tähän on luotu hyvät edellytykset.

Kiitos henkilöstöllemme, asiakkaillemme ja sidosryhmillemme hyvästä yhteistyöstä.

**Pertti Saarela**  
toimitusjohtaja

## VISIONA MODERNI

# JA TEHOKAS LIIKENNEALAN VALTIONYHTIÖ

Toimialan trendit nopeuttavat liikenteenohjaustyön muutosta.

**JATKOSSA** lisääntyvän automaation myötä liikenteenohjauksen painopiste siirtyy yhä enemmän häiriötilanteiden hoitoon sekä tiedon tuottamiseen ja analysointiin tukemaan digitaalisia palveluita ja liikennejärjestelmää. Lisäksi laatuvaatimukset tuotetulle tiedolle kasvavat. Finrail palvelee tuottamansa tiedon osalta koko liikennesektoria – yhtiöllä on keskeinen rooli varmistaa muiden tahojen käyttämien tietojen laatu, ajantasaisuus, luotettavuus sekä käytettävyys.

Liikenteenhallinnan järjestelmien kehittymisen sekä lisääntyneen automaation avulla Finrailin toiminnan turvallisuutta on mahdollista parantaa edelleen. Turvallisuuden ja tiedon laadun parantuminen asettavat kuitenkin vaatimuksia myös raitininfrastruktuurin kehittämiseksi.

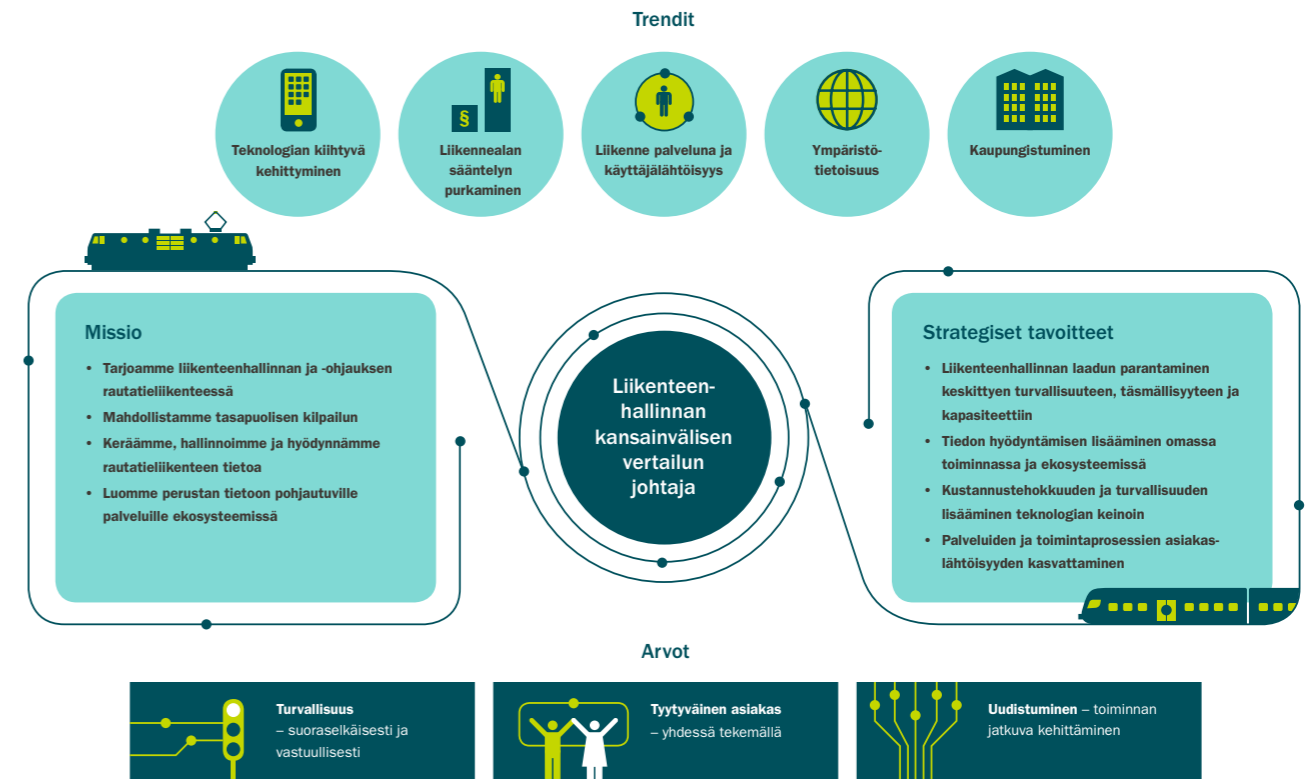
Finrailiin kohdistuvat osaamisvaatimukset ovat jo laajentuneet ja tulevat laajenemaan entisestään. Lähivuosina korostuvat nykyistäkin enemmän monipuoliset IT-, projekti- ja tiedonhallintataidot liikenteenohjaustyön asiantuntijuuden lisäksi.

Yrityskulttuurimme pohjautuu ydinarvoihimme: turvallisuuteen, tyytyväiseen asiakkaaseen ja uudistumiseen.

Olemme olemassa, koska toimintamme tuottaa hyötyä yhteiskunnalle.

Strategiset teemat, erityisesti kustannustehokkuuden parantaminen ja kasvu, ohjaavat toimintaamme.

Uudistumme ennakoiden ja toimialan trendit huomioiden.



## STRATEGIAN TOTEUTUMINEN

**FINRAIL** saavutti vuonna 2018 sille asetetut taloudelliset tavoitteet. Toiminnan turvallisuus on hyvällä tasolla ja turvallisuusmittarit parantuivat hieman aiempaan vuoteen verrattuna. Finrailin kasvustrategia toteutui Traffic Management Finlandin perustamisen myötä, kun Finrailin vastuu liikenteenhallinnan kokonaisuudesta kasvoi huomattavasti. Tulevaisuudessa Finraililla on merkittävä vastuu toteuttaa koko Suomen rautatiejärjestelmälle keskeisimpiä hankkeita sekä pitkäjänteisesti myös kasvattaa alan osaamista sisältäpäin.

Yksi keskeisistä strategisista hankkeista Finrailissa on tiedolla johtamisen sekä analytiikan kokonaisuus. Vuonna 2018 Finrailiin perustettiin tietovarasto, johon integroitiin keskeisimmät tietolähteet ja toteutettiin lukuisat raportit toiminnan johtamista ja kehittämistä varten. Tämä työ jatkuu vahvasti myös vuonna 2019 pyrkien laajentamaan toiminnan analytiikkaa sekä luomaan pohjaa prosessien automatisoinnille ja lopulta autonomiselle toiminnalle.

Vuonna 2018 Finrail myös edisti osaltaan onnistuneesti rautateiden monitoimija-ympäristöön siirtymistä, kun se otti vastuun Riihimäen ja Kaakon seudun ratapihojen liikenteenohjauksen. Muutokset toteutettiin ilman häiriöitä operatiiviseen toimintaan. Aiemmin Finrailiin oli jo siirtynyt muun muassa tärkeässä keskiössä rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta oleva Ilmalan ratapihan liikenteenohjaus sekä Kouvolan, Tampereen ja Oulun vastaavat kokonaisuudet.

Vuodelle 2019 yhtiön näkymät ovat hyvät. Liikenteenohjausyhtiön perustaminen selkeyttää huomattavasti liikenteenhallinnan kokonaisuuden johtamista, mutta tuo samalla positiivisen haasteen kehittää toimintaa entisestään erityisesti järjestelmäkehityksessä sekä isoissa hankekokonaisuuksissa. Näemme tähän olevan hyvät edellytykset niin osaavan henkilöstön kuin investointikyvyn näkökulmasta.

## SOPIMUKSEEN PERUSTUVAA KUMPPANUUTTA

Liikenneviraston ja Finrailin välinen sopimus kattaa liikenteenohjaus-, matkustajainformaatio- ja liikennesuunnittelupalvelut.

**RAUTATIELAIN** (304/2011) mukaan Liikennevirasto rataverkon haltijana vastaa liikenteenohjauksesta valtion rataverkolla. Liikennevirasto ostaa kyseiset palvelut Finrail Oy:ltä. Osapuolten välinen sopimus kattaa liikenteenohjaus-, matkustajainformaatio- ja liikennesuunnittelupalvelut. Lisäksi sopimus sisältää määriteltyjä liikenteenohjaustoimintaan kehittämiseen liittyviä asiantuntijapalveluita. Tämän lisäksi Liikennevirasto ostaa Finrail Oy:n tytäryhtiö Finlogic Oy:ltä sähköradan käyttökeskuspalvelun.

Lisäksi yhtiö tarjoaa kaupallisin perustein asiantuntija- ja koulutuspalveluita muun muassa kaikille rautatiealan toimijoille. Finrail-konsernin ja Liikenneviraston välillä tehtyjen sopimusten perusteella tuotetut palvelut kohdistuvat toiminnallisesti rautatieliikenteen harjoittajiin, ratatyöurakoitsijoihin sekä suoraan matkustajiin.

### VIRANOMAISTOIMIJAT



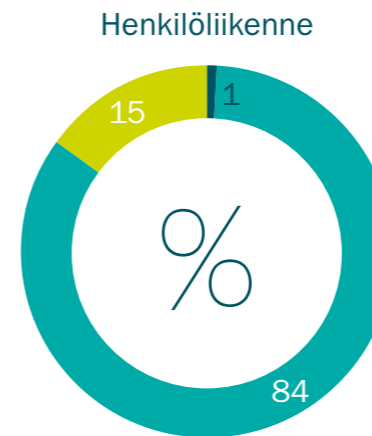
- Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa toimivista ja turvallisista liikenne- ja viestintäyhteisistä sekä -palveluista. Lisäksi se mahdollistaa digitaalisten palvelujen käyttöympäristön.
- Ohjaa ja valvoo Finrailille keskeisiä toimijoita kuten Liikennevirastoa sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafia.
- Vastaa Finrailin omistajaohjauksesta.



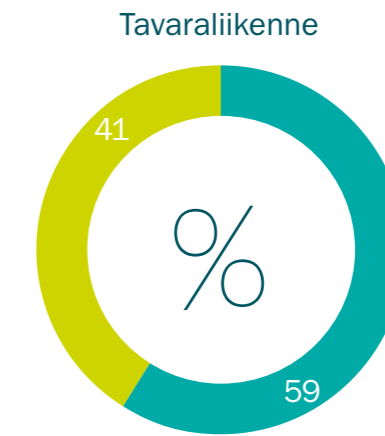
- Trafia**
- Trafia valvoo rautatiejärjestelmän turvallisuusvaatimusten noudattamista.
  - Myöntää tarvittavia lupia, kelpoisuuksia ja todistuksia.
  - Huolehtii markkinoiden toimivuudesta sääntelyn kautta.
- Traficom**
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteröinti- ja hyväksyntä- sekä turvallisuusviranomaisen.
  - Myöntää tarvittavia lupia, kelpoisuuksia ja todistuksia.



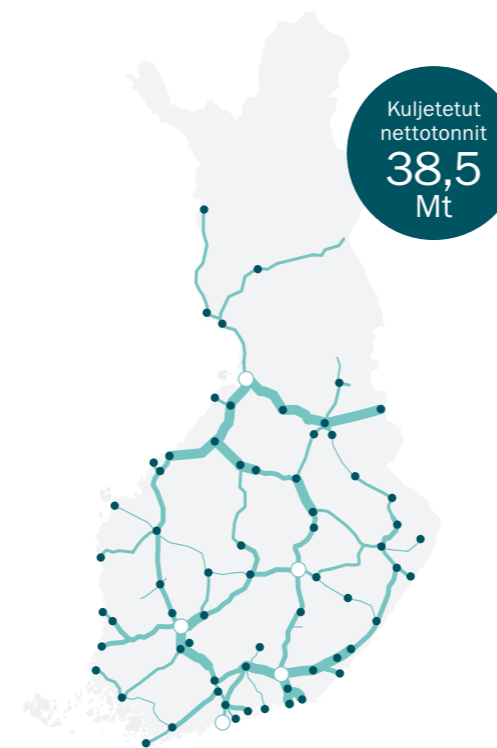
- Liikennevirasto**
- Liikennevirasto rataverkon haltijana vastaa liikenteen ohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla. Se ostaa liikenteenohjauspalvelun Finraililta.
  - Vastaa ratojen suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta.
  - Rataliikennekeskus vastaa rautatieliikenteen valtakunnallisesta kokonaishallinnasta
- Väylävirasto**
- Väylä vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Huolehdimme liikenteen palvelutasosta ja osallistumme liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen. Näin edistämme yhteiskunnan hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.



● Lähiliikenne ● Kaukoliikenne  
● Kansainvälinen liikenne



● Kotimaan liikenne ● Kansainvälinen liikenne



Tavaraliikenne



Rataverkon liikennöinti

● Henkilö- ja tavaraliikenne  
● Tavaraliikenne

# LIIKETOIMINNOT

LIIKENTEENOHJAUS

MATKUSTAJAINFORMAATIOPALVELUT

LIIKENNESUUNNITTELU

KÄYTTÖKESKUSTOIMINTA

## LIIKENTEENOHJAUS

### TURVALLISTA, SUJUVAA JA EKOLOGISTA LIIKENTEENOHJAUSTA 24/7

Liikenteenohjaus valtion rataverkolla on Finrailin päätehtävä sekä suurin liiketoiminta-alue. Liikenteenohjauksen kehitystyö on ollut aktiivista vuonna 2018.

**OPERATIIVINEN** liikenteenohjaus pitää sisällään junien kulkuteiden turvaamisen, ratatöiden turvaamisen ja luvanannon sekä vaihtotyön luvanannon. Liikenneohjaajat vastaavat myös liikenteen häiriö- sekä poikkeustilanteiden hoitamisesta yhdessä eri sidosryhmien, kuten Liikenneviraston rataliikennekeskuksen, pelastuslaitoksen sekä alan muiden toimijoiden kanssa.

Liikenteenohjauksesta vastaavat liikenneohjaajat, joilla on tehtävään annettu räätälöity koulutus. Lisäksi liikenneohjaajilla on erityisiä työpistekohtaisia osaamisvaatimuksia. Työssä korostuvat liikennöintiä ja ratatöiden turvallisuutta tukevat menettelytavat sekä niiden jatkuva kehittäminen.

Liikenteenohjauksessa tasapuolisuus eri operaatoreiden sekä muiden osapuolten välillä on yksi keskeinen toimintaa ohjaava periaate. Monipuolinen, ratkaisukeskeinen ja vaihteleva työ perustuu turvallisuuteen, vastuullisuuteen, täsmällisyyteen sekä asiakaslähtöisyyteen.

Liikenteenohjausta tehdään pääosin kauko-ohjausjärjestelmien avulla. Liikenteenohjaus on keskitetty ohjauspalvelukeskuksiin, jotka sijaitsevat kuudella paikkakunnalla: Helsingissä, Tampereella, Oulussa, Joensuussa, Pieksämäellä ja Kouvolassa. Näiden suurempien ohjauspalvelukeskusten lisäksi liikennettä ohjataan myös erillispisteissä.

#### Liikenteenohjauksen kehitystyö aktiivista

Vuoden 2018 aikana liikenteenohjauksen toimintaa kehitettiin monilla eri tavoin.

Tampereen ohjauskeskuksen kaikki toiminnot siirtyivät vuoden 2018 aikana uusiin tiloihin. Samalla tiloihin siirtyi toiminnot myös Seinäjoelta. Liikenteenohjaustoimintaa keskitettiin vuoden aikana muuallakin, sillä Ylivieskan toiminnot siirrettiin vuoden lopussa Ouluun. Vuoden mittaan myös töitä siirrettiin Pieksämäeltä Tampereen keskukseen.

Esimiestoimintaa kehitettiin liikenteenohjauksen osalta ja uudet operatiiviset esimiehet ja vuoro-esimiehet aloittivat vuoden 2018 aikana. Tällä kehitetään esimiestyötä ja tuetaan henkilöstöä muutoksessa.

Ratalippa-projektin myötä jatkettiin toimintojen siirtämistä Finrailin vastuulle ja samalla selkiytettiin työohjeita liittyen asetinlaite- ja vaihdemiestyöhön. Muutoksia Ratalippa-projektin puitteissa tehtiin vuonna 2018 Pieksämäellä, Joensuussa, Imatran-koskella, Kotkassa ja Riihimäellä. Riihimäen liikenteenohjaus siirtyi kokonaisuudessaan liikkeenluovutuksena Finrailiin hoidettavaksi.

Järjestelmäkehityspaneelilla Finrail vei yhteistyössä Liikenneviraston kanssa eteenpäin useita eri hankkeita vuoden aikana. Tampereen ohjauskeskuksessa hyödynnettävän TAKO-järjestelmän käyttöönottoa jatkettiin ja Kaakkois-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän (KAKO) uudistushanke on edennyt toiminnallisuksien määrittelyyn.

Liikenteenohjauksen järjestelmien puolella kehitystä tehtiin junien kulun ennustamiseen tähtäävässä ENNE-projektissa, ratatöiden turvallisuutta ja digitalisaatiota edistävän RUMA-projektin sekä liikenteenohjauksen LOKI-järjestelmän parissa.

Työskentelyn olosuhteiden kehityksen osalta jatkettiin vireydenhallinnan kehitystä testaamalla uusia työvuoromalleja ja mallintamalla työvuorojen vaikutusta vireyteen.

Viime vuoden aikana käynnistettiin lisäksi kaksi liikenteenohjauskurssia sekä pilotoitiin uutta peruskoulutuksen tapaa pienryhmässä, jossa simulaattori-harjoittelu korostuu.

LIIKENTEEN-  
OHJAUSTA  
TEHDÄÄN PÄÄOSIN  
KAUKO-OHJAUS-  
JÄRJESTELMIEN  
AVULLA



## PALVELUA PÄIVITTÄIN SADOILLETUHANSILLE MATKUSTAJILLE

Matkustajainformaatiopalveluiden vastuulla on Suomen juna-asemien aikataulu- ja raidenäyttöjen tietojen sekä asemakuulutuksien antaminen valtakunnallisesti yhteensä noin 180 asemalle.

**MATKUSTAJAINFORMAATIOTA** tuottavat Etelä-Suomen alueella asiakaspalvelijat ja muualla Suomessa liikenneohjaajat Liikenneviraston järjestelmiä käyttäen.

Valtaosin asemilla on käytössä juna-asemien aikataulu- ja raidenäytöt sekä asemakuulutukset, kuitenkin useilla asemilla ainoana informaatiokanavana toimivat vain kuulutukset. Junakohtainen aikatauluinformaatio tuotetaan pääsääntöisesti automaattisesti. Häiriö- ja poikkeustilanteissa asiakaspalvelija tai liikenneohjaaja päivittää juna- ja asema-kohtaisia tietoja sekä tuottaa lisäinformaatiota matkustamisen tueksi.

Vuoden 2018 aikana keskityttiin Helsingin Infokeskuksen toiminnan tehostamiseen, esimerkiksi kehittämällä työnopastuskäytänteitä ja perehdytysprosessia. Vastikään tehdyn vuorotaulumuutoksen turvin tavoitellaan useita hyötyjä, kuten parempaa työhyvinvointia, tehokkaampaa palveluntarjontaa ja kattavampaa tukitoimintaa muille liikenteenohjausalueille.

### Katse tulevaisuuteen

Tulevaisuuteen orientoituminen leimasi vuotta 2018 vahvasti. Alkukesästä kokoonnuttiin eri toimijoiden kesken määrittämään matkustajainformaation roolia tulevaisuuden toimintaympäristössä ja valmistelemaan matkustajainformaatiotoiminnon strategiaa tuleville vuosille. Tahtotilana on tulla nähdyksi matkaketjuketjukokonaisuuksien mahdollistajana, muiden elinkeinojen tukijana sekä dynaamisena kumppanina eri sidosryhmille, samalla huolehtien perustehtävästä aiempaa tehokkaammin. Erityisesti halutaan panostaa avoimen datan tuotantoon ja laadun kehittämiseen tulevina vuosina. Myös kansainvälistä yhteistyötä kehitettiin vuoden aikana mm. pohjoismaalaisten kumppaneiden kanssa.

Valtakunnallisen matkustajainformaatiojärjestelmän uusimisprojekti "RAMI" käynnistyi alkuvuodesta ja on nyt täydessä vauhdissa. Vuoden aikana on tehty iso työ erilaisten määritysten tekemiseksi ja varsinaisen ohjelmiston kehitystyö on käynnissä. Projekti etenee kiitettävästi erilaisista haasteista huolimatta.



Tavoitteena on testi-, koulutus- ja tuotantoympäristöjen valmistuminen vuoden 2019 ensimmäisen kvartaalin aikana ja pilottiaseman asennustyö kesän aikana.

Järjestelmän uusimisella tavoitellaan automaatio-tason nostoa, parempia mahdollisuuksia tarkempaan palveluntuotantoon normaali- ja häiriötilanteissa uusien toiminnollisuuksien kautta sekä uusia viestintä-kanavia esimerkiksi tuomalla liikennetiedotteet avoimen rajapinnan kautta sovelluskehittäjien käytettäväksi. Isoja kehitystoimenpiteitä ovat myös kuulutusten ja näyttölaitteiden käytettävyyden monipuolistaminen. Jatkossa kuulutukset tuotetaan puhesynteesin avulla ja koko valtakunnan näyttölaitteiden käyttöjärjestelmä uusitaan.

Koko projekti siis tähtää tulevaisuuden yhtiötason merkittävimpien tavoitteiden palvelemiseen, joita ovat datan avaaminen, tulevaisuuden monitoimija-ympäristöön valmistautuminen sekä uusien toimintamallien ja ratkaisujen etsiminen. RAMI-projekti avaa mahdollisuudet ja tekniset valmiudet kokonaisvaltaiseen laatutason nostoon esimerkiksi laajempien tilannekuvien tuottamisen kautta junaliikenteen häiriötilanteissa, sekä tuomalla tiedot helpommin matkustajien saataville useammassa vaihtoehtoisessa kanavassa. Yhdistettynä muihin meneillään oleviin kehityshankkeisiin, kuten viivästysennusteiden uuteen tuotantomalliin ja näiden laadun parantamiseen, kykenemme myös matkustajainformaatiopalvelun kohdalla vastaamaan tulevaisuuden toimintaympäristön vaatimuksiin huomattavasti nykyistä paremmin.

### Uutta kumppanuusyhteistyötä

Merkittävä osa vuodesta kului vuodenvaihteessa tapahtuneeseen yhtiöittämiseen varautuessa, muun muassa erilaisin organisaatiomuutoksin sekä tulevaa kumppanuusyhteistyötä valmistellen. Kesällä läpi vietiin projekti, jonka tavoitteena oli kartoittaa erilaisia tapoja ja mahdollisuuksia matkustajainformaatiopalvelun laadun seuraamiseksi ja mittaamiseksi. Peruspalvelun kehitystyötä on viety eteenpäin muun muassa pilotoimalla vaihtoehtoisia palvelutapaa, ”tuntematonta lähtöaikaa” merkittävässä viivästys-tilanteissa. Vuonna 2019 on tarkoitus jatkaa uusien toimintamallien kokeilua ja vanhojen käytänteiden muovaamista uuden järjestelmän käyttöönoton yhteydessä.

**15 000**  
AUTOMAATTISTA  
KUULUTUSTA  
PÄIVITTÄIN  
**180**  
ASEMALLA

## RATATÖIDEN JA JUNALIIKENTEEEN SOVITTAMISTA

Liikennesuunnittelun tehtävänä on yhteensovittaa valtion rataverkolla tehtävät ratatyöt sekä rautatieliikenne. Yhteensovitus tehdään kaikkien rataverkon kapasiteettia tarvitsevien tarpeet huomioiden. Liikennesuunnittelu työskentelee löytääkseen kaikkien kannalta parhaan mahdollisen lopputuloksen.

**LIIKENNESUUNNITTELUSTA** vastaa tällä hetkellä 11 liikennesuunnittelijaa neljässä toimipisteessä Helsingissä, Tampereella, Oulussa ja Kouvolassa. Työ edellyttää tiivistä yhteistyötä Liikenneviraston, urakoitsijoiden, liikennöitsijöiden edustajien ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa. Liikennesuunnittelu vie rataverkon kapasiteettia rajoittavat tiedot JETI-ennakotietojärjestelmään, jonka kautta tiedot jaetaan rataverkon eri käyttäjäryhmien tarpeisiin.

Tietojärjestelmässä eri toimijoiden ratatöiden ennakkosuunnitelmat käsitellään ja muokataan ennakoilmoituksiksi. Näillä ennakoilmoituksilla varataan kapasiteetti rataverkolta ratatöitä varten. JETI-järjestelmällä laaditaan myös ennakoilmoitukset mm. radan nopeusmuutoksista junien kuljettajille liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Liikennesuunnittelijat käsittelevät myös ratatöihin liittyvät sähköradan sähkönsyötön jännitekatkot rataverkon liikennöitävyys ja kaluston käytettävyys huomioiden.

### Vilkas vuosi takana

Vuosi 2018 oli liikennesuunnittelussa vilkas hankkeiden ja kunnossapitotöiden osalta. Ratatöitä ja suuria hankkeita oli käynnissä runsaasti eri puolilla Suomea. Vuoden merkittävimmät parannuskohteet olivat pääradalla Helsingistä Ouluun, kohteina mm. Helsingin ja Pasilan ratapihojen toiminnallisuuksien parantaminen, Pasilan aseman uusiminen TRIPLA-hankkeen yhteydessä, Helsinki–Riihimäki läntisen lisäraiteen rakentaminen, Riihimäen liikennepaikan muutostyöt, Riihimäki–Tampere asetinlaitteiden uusimiseen liittyvät työt sekä Tampereen Kansi ja Areena-hankkeen edellyttämät järjestelyt. Muitakin töitä tehtiin tällä Pääradalla mm. Pännäisissä uutta kolmio-raidetta, Ylivieskassa aseman alikulkutunnelia, sekä uutta Oulunlahden liikennepaikkaa.

Merkittävä työ oli myös Vainikkalan liikennepaikalla uuden asetinlaitteen – jolla liikennettä ohjataan – käyttöönotto. Haastavaksi työn teki Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävän liikenteen vilkkaus ja sen määrän kasvaminen vuoden aikana. Lisäksi työtä tehtiin Vainikkalassa koko ratapihalla ja koko ajan vilkkaan liikenteen keskellä. Hyvään lopputulokseen päästiin kaikkien hankkeeseen osallistuneiden laadukkaalla yhteistyöllä. Juhannuksen aikana tehtiin useita merkittäviä ratatöitä, mm. Luumäellä vaihdettiin ns. pitkät vaihteet, jotka mahdollistavat suuren vaihdenopeuden, uusiin. Myös siltojen korjausta tehtiin juhannuskatkoissa.

### Jatkuvaa kehitystyötä

Liikennesuunnittelun eri osa-alueiden sekä kokonaisuuden parantamiseksi tehdään jatkuvaa kehitystyötä. Vuoden aikana varauduttiin avautuvaan liikennöinnin kilpailuun valmistelemalla yhdessä Liikenneviraston, sekä muiden toimijoiden kanssa tulevaisuuden toimintamalleja ja rooleja. Tavoitteena on rakentaa toimintamalli ratapihojen raiteiston käytön hallintaan eri toimijoiden tarpeet yhteen sovittaen sekä sujuvoittaa kapasiteetin hallintaa muuttuvissa operatiivisissa tilanteissa. Kuluvana vuonna tavaraliikenteessä tapahtui muutos uuden kaupallisen toimijan laajentaessa liikennettään. Useamman toimijan raiteidenkäyttötarpeiden yhteensovittamisessa oli liikennesuunnittelussa oma roolinsa.

Rataurakoitsijoiden käyttöön valmistunut mobiilialusta (RUMA) loi uusia mahdollisuuksia ratatöiden nopealle kapasiteettikyselylle, työn paikantamiseen ja tarvittavan työalueen kuvaamiselle. RUMA:n käyttöönotto muutti liikennesuunnittelun työtehtävää, kun osa ratatöistä voitiin sovittaa liikennetilanteeseen aiempaa joustavammin. Myös JETI-ennakotietojärjestelmää on kehitetty kuluneen vuoden aikana.



## SÄHKÖRADAN KÄYTÖNVALVONTAA TURVALLISESTI JA LAADUKKAASTI

Finrail Oy:n tytäryhtiö vastaa valtakunnallisesti Suomen sähköradan valvonnasta, käytöstä, jännitekatkojen suunnittelusta ja toteutuksesta, sekä vikojen käsittelypalvelusta.

**YMPÄRIVUOROKAUTISTA** käyttökeskustoimintaa hoidetaan käyttökeskuksista, joita on neljällä paikkakunnalla: Helsingissä, Oulussa, Tampereella ja Kouvolassa. Tällä hetkellä käyttökeskuksissa työskentelee 24 käyttöpäivystäjää, joiden tehtäviin kuuluvat sähköradan kytkentämuutokset, energian käytön valvonta, jännitekatkoihin liittyvät suunnitelmat ja niiden toteutus, sekä vikojen kirjaukset.

### Yhteistyötä eri toimijoiden kanssa

Käyttökeskusten vastuulla on suojata rakentamis- ja kunnossapitotyöt kytkemällä ajojohtimet jännitteettömiksi työskentelyalueella ja sen läheisyydessä.

Lisäksi käyttöpäivystäjät auttavat sähköradan sähköturvallisuuteen ja sähkölaitteistojen käyttöön liittyvissä kysymyksissä. Keskukset ylläpitävät myös vikojen vastaanottopalvelua ympäri vuorokauden ja käynnistävät tarvittaessa korjaustoiminnan. Käyttökeskuksessa seurataan lisäksi vikojen korjaukseen liittyvien vasteaikojen toteutumista.

Käyttökeskustoiminta edellyttää jatkuvaa ja sujuvaa yhteistyötä liikenteenohjauksen, liikennesuunnittelun, urakoitsijoiden, pelastusviranomaisten sekä verkkoyhtiöiden kanssa.

Perustehtävän lisäksi käyttökeskukset koordinoivat verkonhaltijoiden käyttökatkojen seurauksena toteutuvia syöttöasemien käyttökeskeytyksiä. Helsingin käyttökeskukselle kuuluu myös Kehäradan keskijänniteverkon valvonta.

### Turvallisuus keskiössä

Finlogic Oy:n hoitaman käyttökeskustoiminnan osalta vuonna 2018 panostettiin toiminnan kehittämiseen, asiakasviestintään ja turvallisuuteen.

Turvallisuuskulttuuriin ja toiminnan johtamiseen on tehty johdonmukaisesti panostuksia. Turvallisuuden osalta parannettiin poikkeamahallintaa, sekä niiden tutkintaa resursoitun turvallisuusasiantuntijan voimin. Toimintaan liittyvät ohjeet tarkastettiin ja päivitettiin yhteistyössä asiakkaan kanssa.

Tampereen käyttökeskusalueella käynnistetty projekti sähköradan kaukokäyttöjärjestelmän uudistamiseksi valmistui loppuvuonna 2018. Uudistus mahdollistaa käytettävyyden parantumisen lisäksi muun muassa varautumisen kehityksen eri käyttökeskusalueiden välillä. Käyttökeskus muutti uusiin tiloihin Tampereella.

JÄNNITE-  
KATKOJEN  
MÄÄRÄ 2018  
8 505

# VASTUULLISUUS

SOSIAALINEN VASTUU  
TALOUDELLINEN VASTUU  
YMPÄRISTÖVASTUU

## VASTUULLISUUS ON JOKAPÄIVÄISTÄ TOIMINTAA

Finrailissa yritysvastuu merkitsee vastuuta turvallisesta, sujuvasta rautatie-  
liikenteestä, ympäristöasioiden huomioimisesta, arvojen mukaisesta  
johtamisesta, henkilöstön hyvinvoinnista ja toiminnan kannattavuudesta.

**FINRAILIN** toiminta näkyy usean suomalaisen arjessa. Finrail varmistaa omalta osaltaan, että liikkuminen ja kuljettaminen rautateilla on tasapuolista, turvallista, sujuvaa ja tehokasta.

Yritysvastuu on osa Finrailin yrityskulttuuria ja -identiteettiä. Se nivoutuu osaksi jokapäiväistä toimintaa strategian ja käytännön toiminnan kautta. Konkreettisesti vastuullisuutta ohjaavat arvot, strategia, riskienhallintapolitiikka sekä valtioneuvoston yritys vastuun raportoinnin ohjeistukset.

Finrailin strategia ja toiminnalle asetettavat tavoitteet voidaan johtaa suoraan yhteiskunnallisista tavoitteista. Finrailin toiminnassa korostuvat seuraavat strategiset teemat, joihin on kytketty myös strategiset mittarimme.

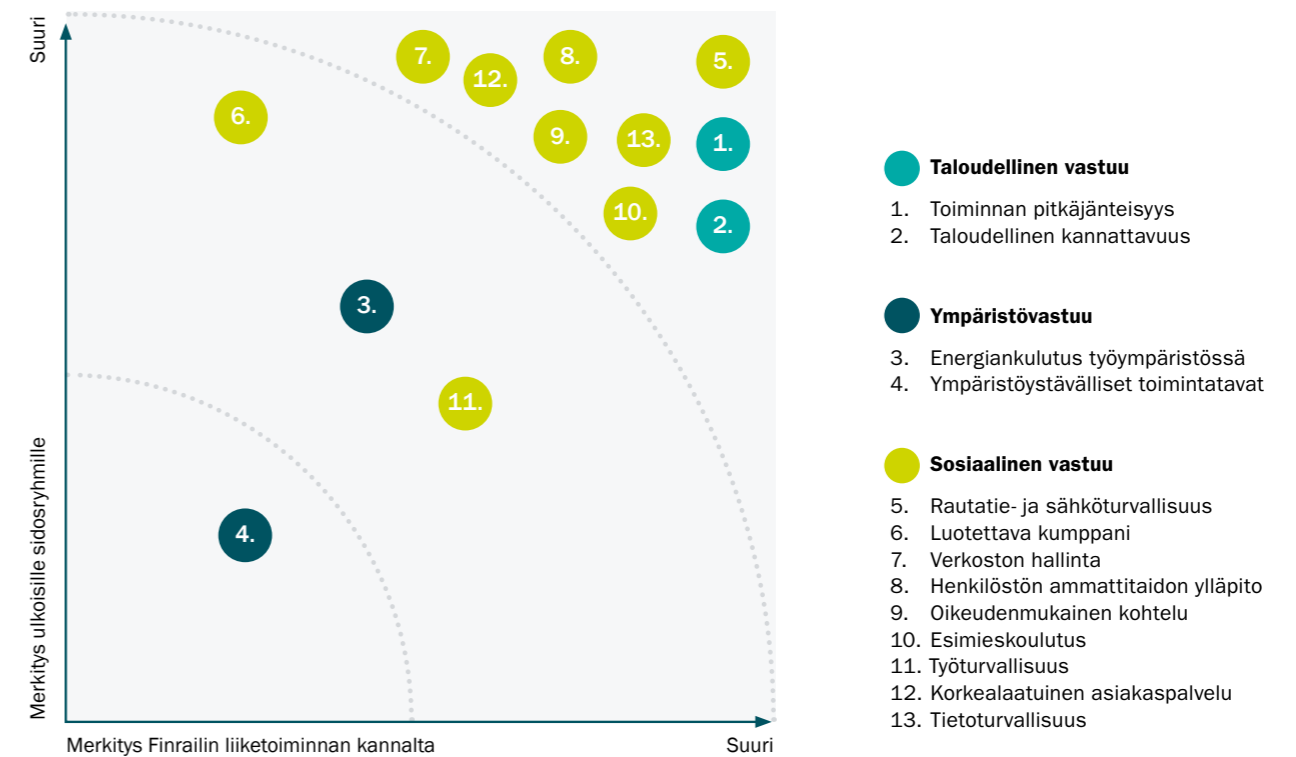
- Varmistaa rautatieliikenteen sujuvuus, häiriöttömyys ja turvallisuus
- Edistää rautatieliikenteen houkuttelevuutta ja tehostaa rautatieliikenteen järjestämisen kokonaisuutta

- Mahdollistaa tasapuolinen kilpailu rautatieliikennepalveluissa
- Tuottaa liikenteen hallinnan, -ohjauksen ja asiakasinformaation palvelut asiakaslähtöisesti ja kustannustehokkaasti

Nämä strategiset teemat toimivat lähtökohtana pitkäjänteiselle yritys vastuun kehittämiselle.

Vastuullisuus on mukana myös tavassa johtaa. Vastuullisen toiminnan käytännön toteutusta ohjaavat johtoryhmän jäsenet omilla toimialueellaan.

Finrail haluaa olla myös aktiivinen kumppani koko rautatietoimialalla ympäristöasioiden kehittämisessä ja huomioimisessa kaikessa toiminnassa yhteistyössä avainsidosryhmien kanssa. Finrailin tavoitteena on olla kehittämässä rautatiejärjestelmästä entistä ympäristöystävällisempää liikennemuotoa ja vastaamaan konkreettisten ympäristötekojen kautta kasvavien päästötavoitteiden haasteisiin.



## TURVALLISUUS MAHDOLLISTAA JATKUVUUDENHALLINAN

Yritysvastuun keskeinen osa on vastuu toiminnan ja rautatiejärjestelmän turvallisuudesta. Turvallisuuden varmistaminen on merkittävä osa kaikkien finraililaisten päivittäistä työtä. Sen kehittäminen pitkäjänteisesti edellyttää jatkuvaa yhteistyötä Finrailin henkilöstön ja johdon välillä, mutta myös lukuisien sidosryhmien kesken.

**TURVALLISUUS** on yksi Finrailin arvoista – sen ylläpito ja jatkuva parantaminen ovat Finrailin toiminnan perusedellytykset.

Turvallisuustyössä Finrailissa huomioidaan kaikki turvallisuuden osa-alueet. Suurin osa-alue on rautatie-turvallisuus, joka kattaa liikennöintiin ja ratatyöhön liittyvän turvallisuuden lisäksi myös rautateiden sähkö-turvallisuuden. Vuonna 2018 panostettiin entistä enemmän myös muihin turvallisuuden osa-alueisiin, etenkin pelastus- ja tietoturvallisuuden osalta.

### Turvallisuusjohtamisjärjestelmän kehitystä Liikenneviraston kanssa

Loppusyksystä Liikenneviraston kanssa käynnistettiin *Uusi Finrail* -projektiin liittyvä työ, jossa Liikenneviraston ja Finrailin turvallisuusjohtamisjärjestelmät ja ohjeistus-vastuita käytiin läpi. Työllä tavoitellaan avointa ja sujuvaa turvallisuusyhteistyötä ja selkeitä vastuita muutoksen jälkeen. Yhtiölle on tärkeää säilyttää itsenäisyys kehittää ja parantaa toimintaa, mutta tiivis yhteistyö Liikenneviraston kanssa on edellytys rautatieturvallisuuden kehittämisessä.

### Turvallisuustavoitteet osana ohjausta

Vuoden 2018 turvallisuustavoitteet olivat merkittävältä osin edellisen vuoden kaltaisia. Tavoitteet saavutettiin tai päästiin lähelle monilta osin. Rautatieturvallisuuden

näkökulmasta tärkeimmät tavoitteet, eli ettei Finrailin toiminnasta aiheutunut vakavia onnettomuuksia tai henkilövahinkoja, toteutuivat. Toisaalta osaan valvontasuunnitelman valvonnoista jäi pieniä puutteita, joten niiden saavuttamiseksi työskennellään jatkossakin.

### Toimintamallien vakiinnuttamisen ja organisaatio-uudistuksen vuosi

Viimeisimpien vuosien aikana monet turvallisuuden toimintamallit luotiin ja vanhempia kehitettiin. Etenkin rautatieturvallisuuden osalta luodut mallit hallinnollisen ja operatiivisen toiminnan osalta pidettiin melko ennallaan vuonna 2018. Hyvänä esimerkkinä vakiinnuttamisen vaikutuksesta on turvallisuuspoikkeamista raportointi ja niiden jälkeiset toimenpiteet; raportointikulttuuri operatiivisessa toiminnassa on noussut kiitettävälle tasolle ja esimiesten sekä asiantuntijoiden toiminta poikkeamien käsittelyssä on tasalaatuistunut.

Yksi turvallisuuteen liittyvä osa-alue on siihen kohdistuvat valvonnat. Valvontaa tehdään osana päivittäistä operatiivisen työn johtamista, mutta myös kohdistetummin. Valvontojen tarkoitus on varmistaa, että Finrailissa toimitaan turvallisuuteen liittyvissä asioissa lainsäädännön, viranomaisten määräysten ja ohjeiden sekä Finrailin antamien ohjeiden mukaisesti. Lisäksi valvonnoissa nousee esille erilaisia kehityskohteita, etupainotteisimmin kuin pelkkien poikkeamien kautta

havaittuina. Havainnot kohdistuvat toimintamalleihin, järjestelmiin ja henkilöstön osaamiseen. Vuoden 2018 valvontasuunnitelmassa oli sisäisten valvontojen, kuten esimies- ja turvallisuusasiantuntijavalvontojen ja auditointien lisäksi omavalvontaa yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Edellisen vuoden tapaan toteutettiin ulkoinen auditointi, joka kohdistui operatiiviseen toimintaan ja organisaatioon loogisena jatkumona aiempaan hallintoon kohdistuneeseen auditointiin.

Finrailin turvallisuusorganisaatio eriytettiin operatiivisesta organisaatiosta syksyllä. Tässä yhteydessä turvallisuusorganisaatioon tuli yksi uusi johtajan tehtävä, jonka vastuualueelle kuuluu lisäksi laatu, asiakkuudet ja ympäristö. Organisaatiossa aloitti myös kaksi uutta turvallisuusasiantuntijaa ja turvallisuusjohtaja.



### Poikkeamista oppiminen ja tekniset kehitysaskleet

Finrailissa on tehty systemaattista poikkeamatutkintaa koko yhtiön toiminnan ajan. Tutkinnot kohdistetaan eniten turvallisuuteen vaikuttaviin tapahtumiin.

Näiden tutkintojen pohjalta toteutettiin keväällä analyysi, jossa vertailtiin eri poikkeamien taustatekijöitä. Ylivoimaisesti suurimmassa osassa mukana on inhimillinen tekijä. Jokaisen poikkeaman taustalla on useita erilaisia syitä, mutta keskeisin havainto oli, että virhemekanismit ovat hyvin inhimillisiä, siis ihmiselle ja sen toiminnalle tyypillisiä.

Analyysissä huomattiin, että merkittävä osa poikkeamista on joko estettävissä tai niiden lukumääriin voidaan merkittävästi vaikuttaa erilaisilla teknisillä kehitysaskelleilla. Kesällä otettiin käyttöön liikenteenohjauksen ja ratatyövastaavien yhteisenä työvälineenä oleva RUMA-järjestelmä, ratatyön mobiilialusta, jonka uskotaan vaikuttavan ratatyöhön liittyvien poikkeamien määrään. Monet kehitysaskleet ovat kuitenkin sellaisia, että ne vaativat sekä toimijoiden yhteistyötä, että taloudellisia panostuksia. Lisäksi niiden turvallisuusvaikutuksia, myös negatiivisia, on riskienhallinnan avulla arvioitava

kriittisesti, sillä monet niistä ovat toiminnallisuuksia, joita ei ole ollut aiemmin käytössä lainkaan.

Toisaalta Liikenneviraston ja Finrailin yhteisen näkemyksen mukaisesti jo olemassa oleviin asetinlaitteisiin on lisätty etenkin ratatyöalueen suojaamisen kannalta keskeisiä ajonestotoimintoja valtakunnallisesti.

### Sisäisistä palotarkastuksista hyviä kokemuksia

Kaikissa liikenteenohjauskeskuksissa otettiin käyttöön sisäiset palotarkastukset. Tarkastukset tehdään kuu-kausittain alueohjauksessa työskentelevien toimesta laaditun tarkistuslistan ohjaamana. Säännöllisillä tarkastuksilla varmistetaan monia tärkeitä yksityiskohtia kuten, että alkusammuttimet ovat käytettävissä, ensiapuvälineitä on riittävästi, poistumistiet ovat tavaroista vapaita ja ovet avautuvat ja lukittuvat kuten on tarkoitettu.

### Työsuojeluun liittyvien projektien käynnistäminen

Finrailissa työterveys- ja työturvallisuustoiminnan päämääränä on turvallinen ja terveellinen työ sekä työympäristö ja työyhteisö. Tavoitteena on pitää yllä henkilöstön terveyttä ja työkykyä koko työuran ajan. Vuonna 2018 tapahtui kaksi työtaturmaa. Lisäksi viisi työmatkataturmaa.

Työsuojelua toteutettiin vakiintuneiden menettelyjen muodossa, johon kuuluvat riskienarvioinnit, työpisteiden arvioinnit sekä tiivis yhteistyö työterveyden kanssa. Suurimmat riskit ovat pääasiassa muuttumattomia ja ne liittyvät tuki- ja liikuntaelinsourauksiin, työergonomiaan sekä vuorotyöhön.

### Tietoturvallisuuden menettelyjen käyttöönotto

Tietoturvatyön päämääränä on turvata liiketoiminnalle tärkeiden tietojärjestelmien ja tietoverkkojen keskeytymättömän toiminta, estää tietojen ja tietojärjestelmien luvaton käyttö, tahaton tai tahallinen tiedon tuhoutuminen tai vääristyminen sekä minimoida aiheutuvat vahingot.

Vuonna 2016 toteutettiin projekti, jonka tavoitteena oli VAHTI-perustason saavuttaminen. Sen aikana tehtiin määrittelyjä sekä dokumentointia ja vuonna 2017 menettelyt otettiin käyttöön. Koko henkilöstölle järjestettiin koulutusta tietoturvasta ja lisäksi tietoturvaryhmä sai syvemmän koulutuksen niin tietoturvaan kuin tietosuojaan. Tietoturvan osalta tehtiin muun muassa palautustestauksia, käyttäjäoikeuksien ja lokitietojen läpikäyntiä sekä sopimusten uusimista tietoturvallisuuden osalta.

Vuonna 2017 perehdyttiin myös EU:n tietosuojasetukseen ja sen velvoitteisiin. Toimenpiteet tämän osalta toteutettiin alkuvuodesta 2018, kun asetus astui voimaan toukokuussa.

## KOHTI UUTTA FINRAILIA

Henkilöstö on tärkein voimavara, sillä Finrailin toiminta, menestys ja työnantajakuva nojaavat motivoituneihin, innostuneisiin, osaaviin ja ammattitaitoisin työntekijöihin.

**FINRAIL** haluaa olla vastuullinen työnantaja ja huolehtia henkilöstön hyvinvoinnista, terveydestä, osaamisesta ja turvallisuudesta tarjoamalla hyvää esi- miestyötä ja koulutusta sekä noudattamalla työehto- sopimuksia ja työolainsäädäntöä. Henkilöstön hyvä johtaminen on myös yksi strategisista teemoista, jolla tähdätään osaamisen ja työtyytyväisyyden parantamiseen.

Finrail huolehtii henkilöstön tasa-arvoisesta ja yhdenvertaisesta kohtelusta. Konsernitason tasa- arvosuunnitelma ja yhdenvertaisuussuunnitelma yhdistettiin yhdeksi dokumentiksi ja käsiteltiin yhteis- työneuvottelukunnan kokouksessa vuoden 2018 syk- sällä. Yhteisenä tavoitteena on, että tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden huomioiminen on osa päivittäistä arkea ja kattaa koko työsuhteen elinkaaren.

### Hyvinvoiva henkilöstö

Yhtenä tärkeimpänä tavoitteena on hyvinvoiva ja osaava henkilöstö. Hyvä terveydentila, työhyvinvointi sekä -tyytyväisyys ovat avainasemassa, sillä etenkin liikenneturvallisuustehtävät edellyttävät hyvää tervey- dentilaa ja 24/7 valvomotyö tuo omat haasteensa terveyden ylläpitämiseksi.

Henkilöstön työterveyttä ja -hyvinvointia edistetään monin eri keinoin.

Vuonna 2018 jatkettiin vuonna 2017 aloitettua kulttuurimuutosta kohti terveellisempiä elämä- tapoja.

Finrail tarjosi henkilöstölleen tietoa hyvinvoinnista asiantuntijaluentoja ja verkkovalmennuksen muo- doissa. Luentojen teemat liittyivät vuonna 2018 ravin- toon ja liikuntaan. Molempiin teemoihin kuului myös 28 päivän haasteet, joihin jokaisella finraililaisella oli mahdollisuus osallistua. Asiantuntijaluennot ja niihin liittyvät haasteet jatkuvat vuonna 2019.

Henkilöille, joille on jo kertynyt useampia terveys- riskejä, tarjottiin pitkäkestoisia henkilökohtaisia terveysvalmennuksia.

Esimiehille ja työsuojeluvaltuutetuille järjestettiin päivän koulutus terveyden ja työkyvyn edistämiseksi.

Uusien 24/7 vuorotyössä aloitettujen perehdyttämi- seen kuului *Hyvinvointia vuorotyössä* -koulutus, tavoit- teena helpottaa vuorotyöhön siirtymistä. Lisäksi koko henkilöstöllä on pääsy verkkovalmennusmateriaaliin, verkkovalmennuksella pyritään ennaltaehkäisemään erityisesti vuorotyöstä johtuvia haittoja.

Työterveyshuollon kumppanin Terveystalon kanssa jatkettiin yhteistyötä tuki- ja liikuntaelinsairauksien ennaltaehkäisemiseksi ja haastavan kolmivuorotyön tukemiseksi.

### Vireydenhallinta

Vuonna 2017 aloitettiin *Vireydenhallinta Finrailissa* -projekti yhdessä Työterveyslaitoksen kanssa. Tavoit- teena on, että Finrail saa käyttöönsä ensimmäisen version turvallisuusjohtamisen osaksi kytkettyvästä vireydenhallintajärjestelmästä sekä konkreettisia keinoja edistämään liikenneohjaajien vireyttä. Projekti pohjautuu syksyllä 2016 liikenneohjaajille suunnattuun kyselyyn, jossa kartoitettiin vireyttä työssä, siihen vaikuttavia tekijöitä sekä hallintakeinoja. Projektissa kokeiltaviksi vireydenhallintakeinoiksi valikoitui työaika- ratkaisu- ja unenseuranta -pilotit. Lisäksi projektissa kirjattiin tautotussuunnitelman periaatteet.

Vireystilaprojektissa syksyllä 2018 toteutetun uni- pilotin, tavoitteena oli selvittää onko unen mittaroin- nilla vaikutusta unikäytäntöihin ja sitä kautta parem- paan uneen ja vireyteen. Pilottiin osallistui 30 vuoro- työtä tekevää henkilöä. Osallistujat saivat käyttöönsä kolmeksi kuukaudeksi laadukkaat aktiivisuusrannek- keet, joissa oli edistynyt unenseuranta. Pilotin alussa

ja lopussa tehtiin kyselyt, joiden perusteella arvioitiin kuinka unen mittarointi oli vaikuttanut pilottiin osallis- tujien unikäytäntöihin ja olivatko osallistujat kokeneet unen mittaamisen hyödylliseksi.

### Työaikatarkaisut

Työaikatarkaisujen kehittämisen tavoitteena oli liikenne- ohjaajien unen ja vireyden parantaminen työaikatarkai- sujen avulla.

Ensimmäisessä vaiheessa mallinnettiin nykyisiä työ- aikaratkaisuja hyödyntäen vireyden mallinnukseen ke- hitettyä tietokonepohjaista menetelmää. Mallinnuksen rinnalla kerättiin mallinnettavia vuoroja tekeville itse- arviointia omasta vireydestään toteutuneiden vuorojen aikana

Mallinnuksen ja itsearviointien tulosten perusteella otettiin käyttöön uusi työvuoromalli. Työvuoromalli otettiin kokeiluun Oulun toimipisteessä ja se päättyi tammikuussa 2019.

Vireydenhallinnan projektin tulosten käsittely ja hyödyntäminen jatkuu vuonna 2019.

### Työvuorosuunnittelu

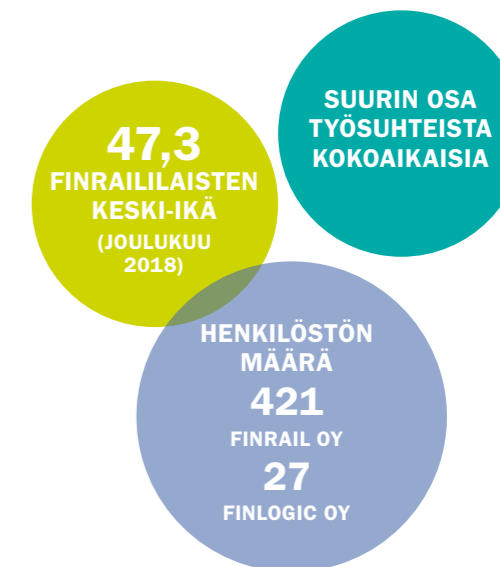
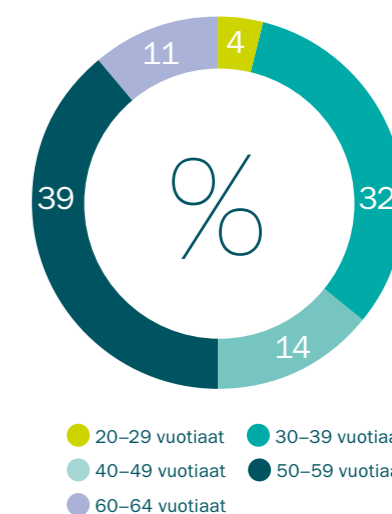
Henkilöresurssin ja sen muutosten ennakkointia on jatkokehitetty vastaamaan muuttuvien tekijöiden vaih- telua ja tätä ennustetta käytetään mm. rekrytointien suunnittelussa.

Osana työvuorosuunnittelun kehittämistä kerättiin henkilöstöltä palautetta, ja 72 % vastaajista antoi kiitettävän tai hyvän yleisarvosanan (vuonna 2017 vastaavan yleisarvosanan antoi 68 % vastaajista). Työvuorosuunnittelutiimi vieraili vuoden 2018 aikana kaikissa ohjauspalvelukeskuksissa tavoitteenaan tutustua liikenneohjaajiin ja kertoa tiimin toiminnasta.

### Osaava ja ammattitaitoinen henkilöstö

Finrailin toiminnasta merkittävällä osalla on vaikutusta junamatkustajien ja tavarakuljetusten turvallisuuteen sekä laatuun. Yksi tekijä näiden varmistamisessa on koulutus. Suurimman osan henkilöstöstä työskennel- lessä liikenneturvallisuustehtävissä, kohdistuivat suu- rimmat panostukset koulutuksissa liikenteenohjauk- sessa sekä sähköradan käyttökeskuksissa työskente- leviin. Laki rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuus- tehtävistä kumoutui pääosin 1.7.2018 ja voimaan astui Laki liikenteen palveluista. Uudistuksen myötä muiden rautateiden liikenneturvallisuustehtävien kuin liikkuvan kaluston kuljettajan tehtävän yksityiskohtai- sesta sääntelystä lainsäädännön tasolla luovuttiin. Liikenteenohjauksen terveydentilaan, osaamiseen ja pätevyden ylläpitoon liittyvät vaatimukset siirtyivät valtion rataverkon haltijan, Liikenneviraston, vastuulle.

HENKILÖSTÖN IKÄJAKAUMA



### Koulutusta kehitetty ja määrää kasvatettu

Yhteistyössä Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutuksen (KRAO) kanssa vuonna 2017 toteutettu kehitysprojekti koskien liikenteenohjauksen peruskoulutusta saatiin päätökseen. Kehitysprojektin tuloksia päästiin arvio- maan kevästä alkaen, kun ensimmäiset opiskelijat uudistetusta koulutuksesta valmistuivat. Tulokset olivat positiivisia. Jo työnopastusvaiheessa havaittiin, että opiskelijoiden valmiudet olivat teoriajakson jälkeen en- tistä parempia. Tätä havaintoa tukee myös kokemukset uusien liikenneohjaajien itsenäisestä työskentelystä. Tarkempi oppimisen seuranta koulutuksen teoria- ja työnopastusvaiheessa mahdollisti aiempaa paremmin opiskelijoiden yksilöllisen tukemisen kohti itsenäistä työskentelyä. Saatujen kokemusten perusteella etenkin

työnopastusta kehitettiin edelleen, mikä ohjaa sekä opiskelijaa, että kouluttajaa etenemään askeleittain eri koulutus- ja oppimisvaiheesta toiseen. Toinen liikenteenohjauksen peruskoulutus päättyi syksyllä ja myös siitä saadut kokemukset ovat myönteisiä.

Uuden kehitysprojektin lopputuloksena alkoi syksyllä yhteistyössä Liikenneviraston ja KRAOn kanssa täysin uudenmuotoinen liikenteenohjauksen peruskoulutuksen pilotti. Koulutuksessa pilotoidaan pienryhmässä tapahtuvaa koulutusta, jossa simulaattoriharjoittelu ja henkilökohtainen opetus on aiempaa suuremmissa roolissa. Koulutuksessa panostetaan erityisesti osaamisen varmistamiseen teoriakokeilla sekä työnopastuksen seurannalla. Pilotti haluttiin toteuttaa koska liikenteenohjauksen peruskoulutus on ollut viimeisen 10 vuoden ajan hyvin samanlainen, kehitysprojekteista huolimatta, mutta toimintaympäristö ja sen muutosnopeus on kasvaneet. Pilottikoulutuksen lisäksi syksyllä alkoi normaali- muotoinen peruskoulutus KRAOssa, jossa Finrailin kouluttajat ovat jälleen keskeissä roolissa teoria-, simulaattori- ja työnopastuskoulutuksessa.

Pilotti toteutettiin Helsingissä ja siihen osallistui neljä opiskelijaa. Koulutus kesti tammikuun 2019 loppuun ja se toteutettiin käytännössä täysin Finrailin kouluttajien toimesta. Koulutuksesta saatuja kokemuksia tullaan arvioimaan yhteistyössä Liikenneviraston ja KRAOn kanssa ja hyviä käytäntöjä hyödynnetään myös muissa koulutuksissa.

Erilaisten liikenteenohjauksen operatiivisten, mutta myös työhyvinvointiin ja asiakkuuteen liittyvien aiheiden kertausta itsenäisesti verkko-oppimisympäristössä vakiintui normaaliksi osaksi koulutustoimintaamme.

Koulutuspäiviä järjestettiin liikenteenohjauksessa työskenteleville kolme; TRAFIn vaatimusten mukainen kertauskoulutuspäivä, kesän RUMA-järjestelmän ja uusien ohjeiden käyttöönottoon liittynyt koulutuspäivä sekä loppuvuodesta koulutuspäivä, jonka teemoina olivat operatiivisen työn kertaavat aiheet, pelastus- ja tietoturvallisuus, tuleva yhtiöuudistus sekä työhyvinvointiluento.

Käyttökeskuksessa työskenteleville käyttöpäivystäjille järjestettiin mm. turvallisuuspoikkeamien havaintojen perusteella yhden päivän täydennyskoulutus, jossa kerrattiin ja analysoitiin turvallisuuden kannalta keskeisiä toimintamalleja. Lisäksi varmistettiin sopimuksessa kuvattujen pätevyysien ylläpito sekä ohjeiden ja määräysten muutoksiin liittyvät tarvittavat koulutukset.

Jo vuoden 2017 syksyllä käynnistyneeseen *Asiantuntijana Finrailissa* -koulutukseen osallistui 16 henkilöä ja se saatiin päätökseen tammikuussa. Koulutukselle asetetut tavoitteet, kuten tunnistaa projektityöstä kiin-

nostuneet henkilöt ja kasvattaa heidän projekti-osaamistaan, saavutettiin.

Lokakuussa 2018 käynnistettiin vuoroesiemiesten koulutus, joka johtaa lähiesimiehen ammattitutkintoon. Koulutus on räätälöity tukemaan vuoroesiemiesten esimiestyötä ja se kestää tammikuuhun 2020 asti. Koulutus toteutetaan yhteistyössä Markkinointi-instituutin kanssa.

**Vuorovaikutus henkilöstön kanssa**

Vuoden 2018 lopulla Finrailissa siirryttiin laajasta henkilöstötutkimuksesta kevyempään Henkilöstöpulssiin.

Henkilöstöpulssikysely toteutettiin koko henkilöstölle suunnattuna web-kyselynä 24.9–12.10.2018 välisenä aikana. Kyselyyn saatiin 274 vastausta (65 % henkilöstöstä).

Kyselyn sisältö koostui työilmapiirin, tulevaisuuden suunnan, toiminnan kehittämisen, yksikön johtaminen ja työvuorosuunnittelun toimivuuden arvioinnista. Lisäksi vertailukelpoisena osiona kyselyssä oli mukana esimiesindeksi.

Tulokset ovat kokonaisuutena hyvällä tasolla (keskiarvo 1–5 asteikolla 3,7, positiivisten vastausten osuus 65 %). Vahvuusiksi koettiin hyvä työilmapiiri, yhteistyön toimivuus työkavereiden kanssa ja luottamus tulevaan. Kehitysalueina nähtiin reilu ja oikeudenmukainen kohtelu sekä ongelmiin puuttuminen ja ratkaisu. Myös johtamisen ja esimiestyön kehittämistä on jatkettava.

Liikenteenohjausyhtiön perustamiseen liittyen järjestettiin erilaisia vuorovaikutustilaisuuksia sekä uutisoitiin aktiivisesti mm. intranetissä.

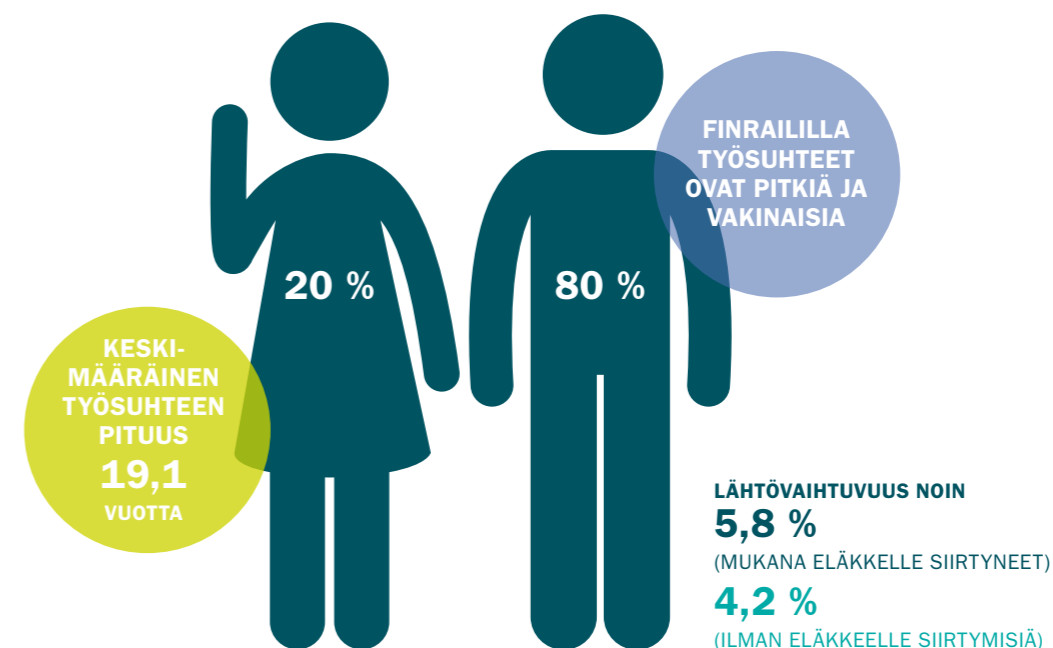
Finrailissa on sisäisesti käytössä useita säännöllisesti kokoontuvia foorumeita, kuten Esimies- ja asiantuntijapäivät, jaksopalaverit ja asiakas- ja hallintofoorumi.

Vuorovaikutuksen parantamiseksi otettiin käyttöön uusi sosiaalinen ja vuorovaikutteinen intranet.

**Henkilöstön suoriutuminen ja palkitseminen**

Finrailissa on käytössä yhtenäinen kehityskeskustelumalli, jonka avulla esimiehet pitävät huolta jokaisen työntekijän osaamisesta, työhyvinvoinnista ja työtehtävissä menestymisestä. Näiden lisäksi kehityskeskustelun yhteydessä jokaiselle työntekijälle laaditaan henkilökohtainen kehityssuunnitelma, jota seurataan systemaattisesti.

Finrailin palkitsemismallin tavoitteena on motivoida ja sitouttaa nykyhenkilöstöä sekä houkutella yhtiöön uusia työntekijöitä. Konsernin koko henkilöstö kuului vuonna 2018 tulospalkitsemisen piiriin. Johdolla, esimiehillä ja asiantuntijoilla oli yhtiön strategiasta johdettuihin henkilökohtaisiin tavoitteisiin liittyvä tulospalkkiomalli.



**PALKITSEMINEN**

RAHALLINEN PALKITSEMINEN	HENKILÖSTÖEDUT	TYÖ, KULTTUURI, KEHITYMINEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kilpailukykyinen kuukausipalkkaus</li> <li>Koko henkilöstö tulospalkkauksen piirissä</li> <li>Projekti- ja muut palkkiot hyvästä suoriutumisesta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Työterveyshuolto</li> <li>Liikunta- ja kulttuurisetelit sekä muut tuki liikunnalle ja hyvinvoinnille</li> <li>Tuettu henkilöstöruokailu</li> <li>Henkilöstön virkistystoiminta</li> <li>Palvelusvuosilahjat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merkityksellisiä ja haastavia työtehtäviä kasvavassa yrityksessä</li> <li>Säännölliset kehityskeskustelut</li> <li>Säännöllinen henkilöstökoulutus ja urapolut</li> <li>Vuorotyön ja liukuvan työajan joustot tehokkaan työn sallimissa puitteissa</li> <li>Hyvä työilmapiiri ja yhteisöllisyys</li> <li>Panostukset esimiestyöhön</li> <li>Uudistuva kulttuuri, yhteiset pelisäännöt</li> <li>Toimintatapojen jatkuva kehittäminen</li> </ul>



## VASTUUTA ASIAKKAISTA JA SIDOSRYHMISTÄ

Vastuullisuus on myös hyvää asiakas- ja sidosryhmäsuhteiden hallintaa, luottamuksen luomista ja lunastamista.

**FINRAIL** on olemassa omistajaansa, asiakkaitaan ja sidosryhmiään varten taatakseen laadukkaat, tehokkaat ja kilpailuneutraalit palvelut koko rautatie-toimialalle. Vastuu sidosryhmistä näkyy vahvasti myös Finrailin tavoitteissa ja arvoissa.

Säännöllinen yhteistyö ja avoin sekä jatkuva vuorovaikutus eri sidosryhmien kanssa on tärkeää, jotta Finrail voi vastata asiakkaiden ja eri sidosryhmien odotuksiin ja toisaalta parantaa omaa toimintaansa sekä omalta osaltaan kehittää koko toimialaa.

### Toimenpiteitä asiakaslähtöisyyden lisäämiseksi

Yksi Finrailin keskeisistä strategisista teemoista on asiakaslähtöisyys. Panostamalla asiakaslähtöisyyden kehittämiseen tuemme strategisia teemoja ja tavoitteita sekä vastaamme entistä paremmin meihin kohdistuviin asiakasodotuksiin.

Erityisesti liikenteenohjauksen asiakaslähtöisyyteen on panostettu useilla eri toimenpiteillä. Asiakaslähtöisyyden merkitys työssämme on jo itsestäänselvyys valtaosalle liikenneohjaajistamme ja liikenneohjaajat ovat osallistuneet asiakaslähtöisyyteen liittyvien kehitystoimenpiteiden sekä myönteisten asiakaskokemusten ideointiin. Koulutuksissa on erityistä huomiota kiinnitetty mm. kiiretilanteessa syntyvään palvelukokemukseen ja sen turvallisuusvaikutukseen, sekä vaikeiden tilanteiden hallintaan ja niiden ennakoointiin.

Keskeisten sidosryhmien kanssa on luotu useamman eri tason yhteistyömuodot. Ylimpänä näistä on strategisen tason yhteistyö, jota tukevat erilaiset operatiivisen ja alueellisen tason yhteistyömuodot. Säännöllisellä yhteistyöllä tuetaan ja kehitetään myönteistä asiakaskokemusta. Yhteistyöllä tuetaan

myös strategisia tavoitteita, kuten palveluiden ja toimintaprosessien asiakaslähtöisyyden kasvattamista.

Finrail toteutti sidosryhmä- ja asiakastytyväisyystutkimuksen, jolla haluttiin kartoittaa niitä asioita, joissa Finrail on onnistunut sekä missä asioissa on vielä kehitettävää. Vastauksia saatiin yhteensä 156 kappaletta ja näin ollen vastausprosentti oli 44,3 % (2018: 38 %). Finrailiin voimakkaimmin yhdistettävät mielikuvat ovat vuoden 2018 tavoin turvallinen, ammattitaitoinen ja luotettava.

Kokonaisuudessaan eri palvelukokonaisuuksien onnistuminen on hyvällä tasolla, mutta edelliseen vuoteen verrattuna on heikennystä hieman tapahtunut. Siirtymää on tapahtunut eri osa-alueissa lähinnä erittäin hyvästä hyvään sekä kohtalaiseen.

Operatiivisen liikenteenohjauksen toiminnan osalta kriittinen suhtautuminen on jonkin verran kasvanut. Erityisesti tavoitettavuus sekä operatiivinen tiedottaminen nousivat esiin. Liikennesuunnittelun osalta vastaajat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä. Selkeät parannusta on tapahtunut ennakoilmoitusten virheettömydessä sekä reagointiajassa. Käyttökeskustoiminnon osalta parannusta on tapahtunut asiakaslähtöisyydessä sekä jännitekatkojen suunnittelussa ja toteutuksessa. Matkustajainformaation osalta parannusta on tapahtunut asiantuntemuksessa sekä yhteistyössä ennakoitujen poikkeamien osalta.

Yhteistyön laatu oli neljäsosan mukaan parantunut ja puolet vastaajista oli sitä mieltä, että se on pysynyt ennallaan. Palautteita sekä avoimia vastauksia saatiin runsaasti ja niiden pohjalta suunnataan kehityssaskeleita sekä tarkennetaan käytännön toimenpiteitä, joilla asiakastytyväisyys pidetään hyvällä tasolla.



## FINRAIL OSANA YMPÄRISTÖÄ

Finrailille on tärkeää toiminnan jatkuva parantaminen asiakkaiden, sidosryhmien sekä henkilöstön hyväksi. Tämä pätee myös ympäristövastuuseen. Tavoitteena on turvallinen, ympäristöystävällinen rautatieliikenne sekä työympäristö.

**RAIDELIIKENNE** on ympäristöystävällisin joukko-liikennemuoto, sillä se tuottaa vähemmän päästöjä ja kuluttaa vähemmän energiaa. Kaikkein pienin energiankulutus henkeä kohti liikennevälineistä on raideliikenteessä. Finrail haluaa omalta osaltaan hillitä ilmastomuutosta ja kantaa vastuuta ympäristöstä liikenteenohjauksen ja -hallinnan keinoin.

Finrail edesauttaa toimitiloissaan ympäristöystävällisten toimintatapojen noudattamista.

Ympäristöstä huolehtiminen ja ympäristötietoisuus ovat kaikkien finraililaisten yhteisiä asioita. Jokainen vastaa toimintansa ja työtehtäviensä osalta ympäristöasioiden huomioimisesta muun muassa toimintaa ja valintoja koskevia päätöksiä tehdessään. Kaikilla hankinnoilla, joita yritys tekee, on välittömiä ja välillisiä ympäristövaikutuksia. Valitsemalla energiatehokkaita, pitkäikäisiä sekä monikäyttöisiä tuotteita ja palveluja voidaan hankintojen ympäristökuormitusta vähentää.

Jokainen finrailinen voi vaikuttaa omilla valinnoillaan muun muassa ympäristöystävälliseen liikkumiseen. Henkilöstöä kannustetaan käyttämään julkisia kulkuvälineitä työmatkoihinsa ja tätä tuetaan työsuhteen muodossa. Jokaista finraililaista kannustetaan toimimaan ympäristön kannalta vastuullisesti.

Työympäristöstä voidaan luoda aiempaa ympäristöystävällisempi jo pienilläkin toimenpiteillä. Tavoitteena on systemaattisesti pienentää työympäristön ekologista jalanjälkeä sekä vähentää hiilidioksidi- ja kasvihuonekaasupäästöjä. Lisäksi tavoitteena on henkilöstön ympäristötietoisuuden ja ympäristöasioiden jatkuva parantaminen sekä ympäristöjärjestelmän kehittäminen.

**KAIKKEIN  
PIENIN  
ENERGIANKULUTUS  
HENKEÄ KOHTI  
LIIKENNEVÄLINEISTÄ  
ON RAIDE-  
LIIKENTEESSÄ.**

## YRITYSVASTUUN KEHITYSKOHEET VUONNA 2019

1

Vuoden 2019 aikana kehitetään yhteistyössä asiakkaan ja operaattoreiden kanssa mittarit liikenteenohjauksen vaikutuksista rautatieliikenteen päästöihin ja polttoainekulutukseen.

2

Vuonna 2019 jatketaan työhyvinvoinnin kehittämistä. Henkilöstöä motivoidaan pitämään huolta itsestään, liikkumaan ja näin jaksamaan paremmin sekä töissä että vapaa-ajalla.

Lisäksi kehitetään työyhteisöviestintää sekä vuorovaikutusta.

3

Vuonna 2019 edistetään hankkeita, joiden avulla voidaan pienentää työympäristön ekologista jalanjälkeä sekä vähentää hiilidioksidi- ja kasvihuonekaasupäästöjä.



M€	Finrail Oy		Finlogic Oy		Konserni	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Liikevaihto	34,02	34,00	2,00	2,05	35,99	35,96
Tulos ennen veroja	1,74	2,24	0,04	0,10	1,78	2,35
Hyödynnetyt verotappiot	0	0	0	0	0,0	0,0
Henkilöstö	402	395	25	24	427	419
<b>Tilikaudelta maksettavat välilliset ja välittömät verot</b>						
Tulovero	0,32	0,41	0,01	0,01	0,33	0,42
Työnantajamaksut, sotu	0,19	0,23	0,01	0,02	0,20	0,25
Kiinteistöverot	0	0	0	0	0,0	0,0
Muut verot	0	0	0	0	0,0	0,0
Valmisteverot	0	0	0	0	0,0	0,0
<b>Tilikaudelta tilittävät verot</b>						
Palkkaverot	6,14	5,96	0,40	0,39	6,54	6,35
Lähdevero	0	0	0	0	0	0
Arvonlisäverot, myynnit	8,16	8,18	0,48	0,49	8,64	8,67
Arvonlisäverot, hankinnat	-1,16	-0,86	-0,02	-0,03	-1,18	-0,89

## VEROPOLITIIKKA JA TOIMINTAPERIAATTEET

**FINRAIL-KONSERNI** maksaa liiketoiminnan tuotonsa verot lakeja ja säädöksiä noudattaen. Konsernilla on liiketoimintaa vain Suomessa ja kaikki verot maksetaan Suomeen.

Konsernin pyrkimyksenä on omistaja-arvon turvaaminen ja kasvattaminen harjoittamalla kannattavaa ja tehokkaasti hoidettua liiketoimintaa.

Konsernissa veroasioita johtaa konsernin talousjohtaja, joka raportoi olennaisista veroasioista yhtiön hallitukselle. Yksittäisten juridisten yhtiöiden päivittäiset veroasiat on ulkoistettu sopimuksen mukaan taloushallinnon ulkoistamispalveluja tuottavalle yhtiölle. Konsernilla on myös vahvistettu taloussääntö, jossa on eritelty verotukseen liittyvät prosessit. Toimintaa valvoo myös tilintarkastusyhtiöt tilikauden aikana sekä tilinpäätöksissä.

Tulkinnallisissa tai muutoin hankalissa veroasioissa tukea ostetaan ulkopuolisilta veroasiantuntijoilta tai pyydetään ennakkopäätöksiä ja neuvoja verohallinnolta. Konsernin tavoitteena on hoitaa veronsa ja muut viranomaismaksunsa mahdollisimman oikein, ajallaan ja lakeja noudattaen.

### Veroraportti 2018

Vuonna 2018 konsernin tulos ennen veroja oli 1,78 M€ (2017: 2,34 M€). Tuloveroja maksettiin 0,33 M€ (0,42 M€). Konsernin erillisyhtiöllä ei ollut vahvistettuja tappiota aiemmilta tilikausilta.

Tilikaudelta maksetuista veroista merkittävimmät olivat palkoista pidätetyt ennakonpidätykset 6,54 M€ (6,35 M€) sekä arvonlisävero 7,47 M€ (7,77 M€).

Lisäksi Finrail-konserni maksoi tuloveroa 0,33 M€ (0,42 M€) ja verovuoden aikaisista palkoista sosiaaliturvamaksuja 0,20 M€ (0,25 M€). Näiden lisäksi konserni maksoi ostolaskuissaan erilaisia välillisiä veroja, joita ei ole eritelty raportissa.

Veroraportissa esitetyt luvut ovat suoriteperusteisesti koottu erillisyhtiöiden tilinpäätöksistä. Osa maksettavista veroista erääntyy 2019 puolella.

## RISKIENHALLINTA KIIINTEÄKSI OSAKSI TOIMINTAA

Finrailin riskienhallintaa ohjaa riskienhallintapolitiikka.

**FINRAILIN** riskienhallintaa ohjaa hallituksen hyväksymä riskienhallintapolitiikka ja vuonna 2016 laadittu riskienhallinnan menettelytapaohje on otettu käyttöön kaikkien liiketoiminta-alueiden osalta. Riskien arviointia tehdään niin nykytilasta kuin muutoksista ja se on kiinteä osa projektimallia. Vuonna 2018 aikana riskienhallintaan havaittiin kohdistuvan päivitystarvetta jo vuodenvaihteessa tapahtuneiden organisaatiomuutoksien johdosta ja esimerkiksi lisääntyneen tietoturvasuoritusvastuun vuoksi. Lisäksi riskienhallinnan raportoinnissa on kehitettävää.

Finrailissa toteutettavan riskienhallinnan avulla edistetään liiketoiminnan tavoitteiden toteutumista sekä tunnistetaan ja hallitaan ennakoivasti niitä riskejä, jotka voivat uhata Finrailia saavuttamasta sille asetettuja strategisia päämääriä, toiminnallisia tai taloudellisia tavoitteita, tai jotka voivat vaarantaa operatiivisen toiminnan jatkuvuutta.

Riskienhallinta on jatkuvaa toimintaa, jossa tunnistetaan, arvioidaan, hallitaan ja viestitään Finrailin keskeisistä riskeistä. Riskienhallintaprosessi on osana strategisten ja operatiivisten tavoitteiden asettamisprosessia, jokapäiväistä johtamista ja toimintaa, päätöksentekoa sekä projektien suunnittelua ja toteutusta. Riskienhallinnan toteutumista mitataan säännöllisesti ja riskitasosta raportoidaan johtoryhmälle kaksi kertaa vuodessa sekä hallitukselle kerran vuodessa.

Vuonna 2018 aikana laadittiin turvallisuuden toimintaohjelma, jonka yhdeksi perusosaksi asetettiin riskienhallinta. Vuoden 2019 aikana riskienhallinnan nykytila analysoidaan ja tämän perusteella luodaan kehitystoimenpiteet. Menettelytapaohje päivitetään ja riskienhallinnan kattavuus ja ajantasaisuus on asetettu myös turvallisuustavoitteeksi.

## SISÄLTÖVERTAILU

Raportointimallin kohta	Sijainti vuosikertomuksessa	Kommentit ja poikkeukset
-------------------------	-----------------------------	--------------------------

### Organisaation kuvaus, hallinto ja toimintaperiaatteet

Organisaation perustiedot	Finrail lyhyesti	–
Yhteiskuntavastuun johtaminen ja toimintaperiaatteet	Yritysvastuun johtaminen	–
Sidosryhmät ja sidosryhmävuorovaikutus	Vastuuta asiakkaista ja sidosryhmistä	–

### Taloudellisen vastuun johtaminen

Taloudellisen vastuun johtaminen	Taloudellinen vastuu	–
Taloudellisen toiminnan tunnusluvut	Taloudellinen vastuu	Finrail ei tee rahallisia lahjoituksia.

### Henkilöstö

Henkilöstöjohtaminen	Vastuuta henkilöstöstä	–
Henkilöstön määrä ja rakenne	Vastuuta henkilöstöstä	–
Uudelleenjärjestelytilanteet ja irtisanomiset/Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet	–	Vuonna 2018 henkilöstöä ei ollut lomautettuna. Yhtiössä pidettiin kahdet YT-neuvottelut.
Tasa-arvo	Vastuuta henkilöstöstä	Tasa-arvosuunnitelma on esitetty vuosikertomuksessa.
Palkitseminen	Vastuuta henkilöstöstä	Kaikki Finrailin työntekijät ovat tulospalkkauksen piirissä sekä henkilöstörahaston jäseniä.
Osaamisen kehittäminen ja koulutus	Vastuuta henkilöstöstä	Koulutus on esitetty vuosikertomuksessa.
Työhyvinvointi	Vastuuta henkilöstöstä	Finrailissa toteutetaan vuosittain henkilöstötutkimus, joka muutettiin Henkilöstöpulssi-kyselyksi. Kysely toteutetaan 3 kertaa vuodessa. Työhyvinvointi Finrailissa-hanketta jatkettiin vuonna 2018. Terveystalon kanssa jatkettiin yhteistyötä tuki- ja liikuntaelinsairauksien ennaltaehkäisemiseksi ja haastavan vuorotyön tukemiseksi. Vireydenhallinta Finrailissa-projektia jatkettiin.
Työterveys ja turvallisuus	Vastuuta henkilöstöstä	Työ- ja työmatkatapaturmia seurataan kuukausittain. Vuonna 2018 tapahtui kaksi työtaturmaa ja viisi työmatkatapaturmaa. Trendi on laskeva. Työn luonteen vuoksi työtaturmat ovat erittäin harvinaisia ja koskevat lähinnä työergonomiaa. Työterveyshuollon toimintasuunnitelmassa on määritelty työterveyden tarjoamat palvelut.

### Ympäristö

Ympäristöjohtaminen	Vastuuta ympäristöstä	Finrail on asiantuntijaorganisaatio ja kuormittaa hyvin vähän ympäristöä. Täsmällinen liikenteenohjaus vähentää osaltaan liikenteen päästöjä.
Ympäristötunnusluvut	Vastuuta ympäristöstä	Toiminnastamme ei aiheudu päästöjä ilmaan eikä jätteitä. Lajittelemme sosiaalitulojemme jätteet toimipaikoissamme. Emme ole saaneet huomautuksia ympäristölainsäädännön rikkomuksista.

Raportointimallin kohta	Sijainti vuosikertomuksessa	Kommentit ja poikkeukset
-------------------------	-----------------------------	--------------------------

### Yhteiskunta

Paikallisyhteisöt	–	Suurin vaikutuksemme paikallisyhteisöihin on työllistäminen paikallisesti koko Suomen laajuisesti.
Lahjonta ja korruptio	–	Finrail ei hyväksy lahjontaa ja korruptiota missään muodossa.
Poliittinen vaikuttaminen	–	Finrail ei saa poliittisia tukia emmekä pyri vaikuttamaan poliittisesti.
Kilpailun rajoitukset	–	Finrailia on pidettävä erityisalojen hankintalain tarkoittamana hankintayksikkönä siltä osin kuin sen toiminta koskee erityisalojen hankintalain mukaista rataverkon huoltoa ja ylläpitoa sekä valtioneuvoston asetuksen rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista mukaista huolto-laitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttöä.
Määräystenmukaisuus	–	Toimintaan ei kohdistunut merkittäviä lainsäädännön ja säännösten rikkomuksiin liittyviä oikeustoimia, sakkoja tai sanktioita.

### Tuotevastuu

Asiakastytyväisyys	Vastuuta asiakkaista ja sidosryhmistä	Sidosryhmä- ja asiakastytyväisyyttä seurataan vuosittain erillisellä tutkimuksella. Vuosikertomuksessa on esitetty tutkimustulokset.
Tuotteiden ja palveluiden terveys ja turvallisuus	Vastuuta turvallisuudesta	Turvallisuus on keskeinen arvo. Turvallisuustoimintaa ohjaa turvallisuuspolitiikka. Turvallisuuden johtamisen työvälineenä toimii turvallisuuden johtamisjärjestelmä sekä riskienhallintapolitiikka.

### Ihmisoikeudet

Toimintaan liittyvät ihmisoikeusasiat	–	Finrail toimii vain Suomen markkinoilla ja noudattaa työ sopimuksissa aina kansallisia lakeja. Finrail ei hyväksy minkäänlaista syrjintää, häirintää tai pakottamista.
---------------------------------------	---	--

### Toimitusketju

Toimitusketjun hallinta	–	Finrail hankkii vain omaan käyttöönsä tavanomaisia tarvikkeita toimistoon. Käytössä ei ole erityistä hankintapolitiikkaa.
Raportointi- ja laskentaperiaatteet	–	Raportointi koskee koko konsernia. Mahdolliset poikkeukset laskentaperiaatteissa on mainittu tunnuslukujen yhteydessä.

## HALLINTO JA JOHTAMINEN

### Hallitus

Finrailin hallitus vastaa yhtiön hallinnosta sekä toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Lisäksi hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Hallitus toimii yhtiöjärjestyksen, osakeyhtiölain ja muun voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti.

Hallitus on hyväksynyt itselleen työjärjestyksen, jossa on määritelty hallituksen keskeiset tehtävät ja sen työskentelyyn liittyvät keskeiset menettelytavat. Hallituksen tehtävänä on osakeyhtiölaissa määriteltyjen tehtävien lisäksi pitkän aikavälin strategian hyväksyminen ja seuranta, vuositavoitteiden ja talousarvion vahvistaminen sekä niiden toteutumisen seuranta, olennaisen organisaatorakenteen hyväksyminen, merkittävien yrityskauppojen ja investointien hyväksyminen, sijoituspolitiikan hyväksyminen, riskienhallinnan ja muiden keskeisten vastaavien ohjausjärjestelmien periaatteiden hyväksyminen, toimitusjohtajan valinta ja johtoryhmän jäsenen valinnan vahvistaminen, ylimmän johdon palkkauksen vahvistaminen ja yhtiön tulospalkkiojärjestelmien hyväksyntä.

Hallituksella ei ole erillisiä valiokuntia. Hallitus arvioi toimintaansa säännöllisesti itse ja ulkopuolisen arvioitsijan toimesta. Yhtiön hallituksen valitsee yhtiökokous osakeyhtiölain säännösten mukaisesti.

Hallituksen puheenjohtajana toimii Pertti Korhonen. Hallituksen muina jäseninä ovat toimivat Yrjö Poutiainen ja Kirsi Nuotto (alkaen 5.12.2018). Hallituksessa lopettivat 5.12.2018 Kimmo Mäki, Pia Björk, Kaija Sellman sekä Pekka Timonen.

Hallituksen puheenjohtajalle maksetaan palkkiota 2 300 euroa kuukaudessa ja jäsenille 1 500 euroa kuukaudessa. Lisäksi jäsenille maksetaan kokouspalkkiota 600 euroa kokoukselta.

Hallitukselle maksettujen palkkioiden ja kokouspalkkioiden määrä vuodelta 2018 ilmenee tilinpäätöksen liitetiedoista.

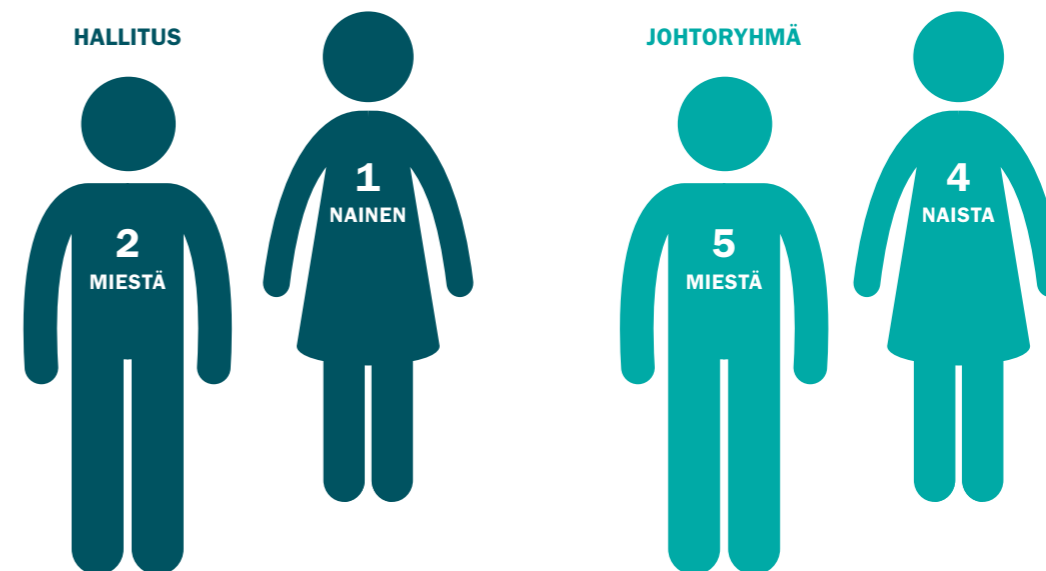
### Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

Toimitusjohtaja hoitaa konsernin juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Hallitus valitsee toimitusjohtajan sekä vahvistaa hänen palkkauksensa sekä muut toimen ehdot. Yhtiön toimitusjohtajana on toiminut vuoden 2013 alusta lukien Pertti Saarela.

Finrail-konsernissa on johtoryhmä. Johtoryhmään kuuluvat toimitusjohtajan (pj) lisäksi talousjohtaja (vt, henkilöstöjohtaja 9/2018 asti), turvallisuus-, laatu- ja asiakasjohtaja, operatiivinen johtaja, henkilöstöjohtaja (alkaen 9/2018), kehitysjohtaja, viestintäpäällikkö, järjestelmäjohtaja sekä kapasiteettinhallinta-, liikennesuunnittelu- ja matkustaja-informaatiojohtaja.

Johtoryhmä kokoontuu pääsääntöisesti joka toinen viikko.

Toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle vuonna 2018 maksettujen palkkojen ja tulospalkkioiden määrä ilmenee tilinpäätöksen liitetiedoista. Yhtiöllä ei ole käytössä lisäeläkejärjestelyitä.



### Palkitsemisjärjestelmät

Yhtiön hallitus on vuonna 2015 vahvistanut yhtiölle johdon ja asiantuntijoiden palkitsemisjärjestelmän. Palkitsemisjärjestelmän piirissä olevat henkilöt vahvistaa vuosittain yhtiön hallitus. Vuoden 2018 lopussa tulospalkkiojärjestelmän piirissä oli johtoryhmä sekä muuta johtoa, esimiehiä ja asiantuntijoita, yhteensä noin 50 henkilöä.

Tulospalkkiojärjestelmän tavoitteena on kannustaa johtoa ja esimiehiä tavanomaista parempiin suorituksiin ja sitouttaa heitä yhtiöön. Palkitsemisessa noudatetaan valtioneuvoston vahvistamia palkitsemista valtionyhtiöissä koskevia ohjeita.

Hallituksen vahvistamassa tulospalkkiojärjestelmässä määritellään sen keskeiset säännökset, kuten tavoitteiden määrittelyn ja mittaamisen perusteet, enimmäispalkkiomahdollisuudet sekä järjestelmän entry- ja exit-säännöt. Tulospalkkioiden maksamisesta päättää johtoryhmätasolla yhtiön hallitus tilinpäätöksen vahvistamisen jälkeen. Hallitus voi muuttaa järjestelmän sääntöjä taikka päättää olematta maksamasta tulospalkkioita.

Tulospalkkiojärjestelmässä jokaiselle määritellään tavoitteet, jotka ovat haastavia ja mitattavia. Tavoitteiden tulee tukeutua yhtiön strategiaan teemoihin, joita ovat tuloksellisuus/operatiivisen tehokkuuden parantaminen, kasvu, asiakastytyväisyys, turvallisuus, henkilöstön johtaminen ja toiminnan johtaminen/projektien toteutus. Tavoitteiden painoarvot vaihtelevat tehtävä- ja roolikohtaisesti. Tulospalkkioiden tavoitetaso on 2,5–15 % edellisen vuoden kiinteästä vuosi-

palkasta ja enimmäisansaintamahdollisuudet ovat 5–30 % edellisen vuoden kiinteästä vuosipalkasta.

Johdon ja asiantuntijoiden lisäksi koko muu vakinaisen henkilökunta kuuluu erillisen tulospalkkiojärjestelmän piiriin. Kahden eri järjestelmän piiriin ei ole mahdollista kuulua samanaikaisesti. Yhtiön henkilökunta on perustanut vuoden 2015 lopussa Finrail-konsernin henkilöstöräahaston.

### Sisäinen tarkastus

Sisäisen tarkastuksen toiminta-ajatuksena on avustaa Finrailin hallitusta ja toimitusjohtajaa näiden valvontavelvollisuuden täyttämässä. Sisäinen tarkastus on riippumatonta ja objektiivista.

Sisäinen tarkastus toimii yhtiön hallituksen ja toimitusjohtajan alaisuudessa, joille sisäisesti tarkastuksesta pääsääntöisesti raportoidaan. Sisäinen tarkastus voi hallituksen hyväksymän tarkastussuunnitelman mukaan kohdistua kaikkiin yhtiön toimintoihin ja yksiköihin.

Finrailin hallitus on hyväksynyt sisäisen tarkastuksen ohjesäännön vuonna 2015. Finraililla ei ole omaa erillistä sisäisen tarkastuksen organisaatiota.

Tällä hetkellä sisäisen tarkastuksen palvelutuottajana toimii BDO Oy.

## HALLITUS



**PERTTI KORHONEN**



**KIRSI NUOTTO**



**YRJÖ POUTIAINEN**

**PERTTI KORHONEN**  
puheenjohtaja  
s. 1961

Diplomi-insinööri  
Finrailin hallituksessa 11.10.2017 lähtien

**Muut hallitusjäsenyydet:**

DNA Oyj 2016–, Finpro Oy 2017–,  
Fastems Oy 2016–, Rollock Oy 2016–,  
Juuri Partners 2017–, Berggren Oy 2017–,  
Tekir Oy 2017–, Ahlström Oyj 2013–2014,  
varapuheenjohtaja 2011–2013,  
Rautaruukki Oyj 2010–2013, Elisa Oyj  
2008–2011, Veho Group Oy 2007–2011,  
QPR Software Oyj 2001–2003

**KIRSI NUOTTO**

s. 1959  
Filosofian maisteri  
Hallituksen jäsen 5.12.2018 lähtien

**YRJÖ POUTIAINEN**

s. 1949  
Oikeustieteen kandidaatti, varatuomari  
Finrailin hallituksessa vuodesta 2015

**KIMMO MÄKI**

s. 1974  
Diplomi-insinööri, EMBA  
Hallituksen puheenjohtaja 2015–11.10.2017  
Hallituksen jäsen 5.12.2018 asti

**Muut hallitusjäsenyydet:**

WCM Controls Oy 2002–, Satamaliitto 2013–,  
Innorail Oy 2012–, Meriliitto ry 2013–,  
Baltic Ports Organization 2011–

**PIA BJÖRK**

s. 1957  
Kauppatieteiden maisteri  
Hallituksen jäsen 5.12.2018 asti

**Muut hallitusjäsenyydet:**

Ekokem 2008–2016

**KAIJA SELLMAN**

s. 1961  
Kauppatieteiden maisteri  
Hallituksen jäsen 5.12.2018 asti

**PEKKA TIMONEN**

s. 1960  
Oikeustieteen tohtori  
Dosentti, oikeustaloustiede  
Hallituksen jäsen 5.12.2018 asti

## JOHTORYHMÄ



**PERTTI SAARELA**



**JOHANNA MAJAMÄKI**



**TIMO NIEMINEN**



**SANNA JÄRVENPÄÄ**



**TERO KOSSILA**



**TIINA HÄYHÄ**



**VILLE TERVOLA**



**MIKKO NATUNEN**



**HEIDI SAARINEN**

**PERTTI SAARELA**

Toimitusjohtaja  
s. 1957  
Oikeustieteen kandidaatti  
Finrailin johtoryhmässä vuodesta 2013

**JOHANNA MAJAMÄKI**

Viestintäpäällikkö  
s. 1975  
Valtiotieteiden maisteri  
Finrailin johtoryhmässä vuodesta 2016

**TIMO NIEMINEN**

Kehitysjohtaja  
s. 1983  
Diplomi-insinööri  
Finrailin johtoryhmässä vuodesta 2014

**SANNA JÄRVENPÄÄ**

Operatiivinen johtaja  
s. 1987  
Diplomi-insinööri  
Finrailin johtoryhmässä vuodesta 2013

**TERO KOSSILA**

SQE-johtaja  
s. 1970  
Kauppatieteiden maisteri  
Finrailin johtoryhmässä syyskuusta 2018

**TIINA HÄYHÄ**

HR-johtaja  
s. 1968  
Kauppatieteiden maisteri ja EMBA  
Finrailin johtoryhmässä lokakuusta 2018

**VILLE TERVOLA**

Talousjohtaja  
s. 1976  
Kauppatieteiden maisteri  
Finrailin johtoryhmässä vuodesta 2013

**MIKKO NATUNEN**

Johtaja, liikenteenohjauksen ja -hallinnan  
tietojärjestelmät  
s. 1977  
Diplomi-insinööri  
Finrailin johtoryhmässä marraskuusta 2018

**HEIDI SAARINEN**

Johtaja, liikennejärjestelmä, kapasiteetin-  
hallinta ja matkustajainformaatio  
s. 1978  
Diplomi-insinööri  
Finrailin johtoryhmässä marraskuusta 2018

**PERTTI SILTAKOSKI**

Liikennesuunnittelupäällikkö  
Johtoryhmän jäsen 11/2018 asti

**JARI PELTONEN**

Asiakkuuspäällikkö  
Johtoryhmän jäsen 11/2018 asti

# HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

## Tehtävä ja konsernisuhteet

Finrail Oy on valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Yhtiön erityistehtävä on varmistaa tasapuolisesti rautatieliikenteen ohjauspalvelut. Finrail Oy on liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa.

Tilikauden aikana yhtiön perusliiketoimintoja ovat olleet edelleen rautatieliikenteen ohjauspalvelut, matkustajainformaatiopalvelut sekä ratatöiden ja liikenteen yhteensovittamiseen liittyvät suunnittelupalvelut. Yhtiö myy palvelut Liikennevirastolle (1.1.2019 lukien Väylävirasto). Liiketoimintaa on harjoitettu Suomessa.

Finrail Oy:lla on Finlogic Oy -niminen tytäryhtiö, jonka kaikki osakkeet yhtiö omistaa. Yhtiöön on keskitetty muut kuin liikenteenohjauspalvelut ja näihin liittyvät palvelut. Finlogic Oy:n tuottamiin palveluihin kuuluu mm. sähköradan käyttökeskustoiminta.

## Tilikauden 2018 keskeiset tapahtumat

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti kevään 2017 aikana virastouudistuksen, jonka tavoitteena oli parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä luoda synergiaetuja. Virastonmuutos perustui syksyllä 2016 asetetun työryhmän tekemään esiselvitykseen. Eduskunta vahvisti hallituksen esityksen 34/2018 laiksi 13.7.2018. Yhtenä osana virastomuutosta Liikennevirastossa aikaisemmin hoidetut tie- ja meriliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitettiin talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksellä valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Uudet Traffic Management Finland Oy, ITM Oy ja VTS Finland Oy sekä nykyiset valtion liikenteenohjausyhtiöt ANS Finland Oy ja Finrail Oy muodostivat vuoden 2019 alusta alkaen konsernin (Traffic Management Finland Group), jossa tytäryhtiöt vastaavat liikennemuoto-kohtaisesti liikenteenohjauspalveluista. Suomen valtio omistaa TMF konsernin 100-prosenttisesti. Muutoksen yhteydessä Finrail Oy:lle siirtyi liiketoimintasiirrolla raideliikenteen liikenteenohjaukseen liittyvä järjestelmäomaisuus sekä immateriaaliset oikeudet.

Yhtiön ylimääräinen yhtiökokous 14.12.2018 päätti osakeannista, jossa yhtiö tarjosi 1 919 895 uutta

osaketta Traffic Management Finland Oy:n merkittäväksi. Traffic Management Finland Oy merkitsi annissa kaikki yhtiön osakkeet. Traffic Management Finland Oy maksaa vastikeosakkeiden merkintähinnan luovuttamalla liiketoimintakokonaisuuden yhtiölle apporttina 1.1.2019.

Liiketoimintasiirron jälkeen 1.1.2019 Yhtiö vastaa Yhtiön jo aiemmin harjoittaman liiketoiminnan ohella rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluliiketoiminnan harjoittamisesta valtion omistamassa TMF Groupissa. Yhtiön omistaja, Suomen valtio, siirsi yhtiön osakkeen kokonaisuudessaan perustetulle konsernille (TMF) apporttisiirrolla 1.1.2019.

Tampereen ohjauskeskuksen kaikki toiminnot siirtyivät vuoden 2018 aikana uusiin tiloihin. Samalla tiloihin siirtyivät toiminnot myös Seinäjoelta. Liikenteenohjaus-toimintaa on vuoden aikana keskitetty muuallakin, sillä Ylivieskan toiminnot siirrettiin vuoden lopussa Ouluun. Vuoden mittaan myös töitä siirrettiin Pieksämäeltä Tampereen keskukseen.

Esimiestoimintaa kehitettiin liikenteenohjauksen osalta ja uudet operatiiviset esimiehet ja vuoro-esimiehet aloittivat vuoden 2018 aikana. Vuoro-esimiehet tulevat kaikki suorittamaan lähiesimiestutkinnon vuosien 2018–2020, jolla pyritään tukemaan esimiestyön kehittämistä sekä koko henkilöstöä muutoksessa.

Ratalippa-projektin myötä on jatkettu toimintojen siirtämistä Finrailiin vastuulle ja samalla selkiytetty työohjeita liittyen asetinlaite- ja vaihdemiestyöhön liittyen. Muutoksia Ratalippa-projektin puitteissa on vuonna 2018 tehty Pieksämäellä, Joensuussa, Imatrankoskella, Kotkassa ja Riihimäellä. Riihimäen liikenteenohjaus siirtyi kokonaisuudessaan liikenne-luovutuksena Finrailiin hoidettavaksi.

Järjestelmäkehityspuolella Finrail on yhteistyössä Liikenneviraston kanssa vienyt vuoden aikana eteenpäin useita eri hankkeita. Tampereen ohjauskeskuksessa hyödynnettävän TAKO-järjestelmän käyttöön-ottoa jatkettiin ja Kaakkois-Suomen kauko-ohjaus-järjestelmän (KAKO) uudistushanketta on edennyt toiminnallisuuksien määrittelyyn.

Liikenteenohjauksen järjestelmien puolella kehitystä tehtiin junien kulun ennustamiseen tähtäävässä

ENNE-projektissa, ratatöiden turvallisuutta ja digitalisaatiota edistävän RUMA-projektissa sekä liikenteenohjauksen LOKI-järjestelmän parissa.

Työskentelyn olosuhteiden kehityksen osalta jatkettiin vireydenhallinnan kehitystä testaamalla uusia työvuoromalleja, mallintamalla työvuorojen vaikutusta vireyteen.

Viime vuoden aikana käynnistettiin lisäksi kaksi liikenteenohjauskurssia sekä pilotointiin uutta peruskoulutuksen tapaa pienryhmässä, jossa simulaattori-harjoittelu korostuu.

Vuoden 2018 alkupuolella Finrail vahvisti projektiorganisaatiossaan rekrytoimalla kaksi uutta projektipäällikköä. PMO:n toiminnan kehittämisessä edistettiin projektisalkun hallinnan malleja ja rakennettiin pohjaa projektien priorisoinnin kriteerien määrittelylle sekä toiminnon organisoimiselle. Tätä työtä jatketaan aktiivisesti vuoden 2019 aikana.

Projektien osalta vuonna 2018 työllistivät tuntimäärällisesti eniten Kaakkois-Suomen kauko-ohjauksen modernisointia toteuttava KAKO-projekti sekä Uusi Finrail -projekti, jossa rakennettiin pohjaa Finrailin toiminnalle 1.1.2019 toteutuneen yhtiömuutoksen jälkeiselle ajalle ja varmistettiin häiriötön muutosprosessi vuoden vaihteessa. Muissa vuoden aikana toteutetuissa projekteissa työstettiin mm. operatiivisten toimintojen laadun kehittämisen malleja, toimitilojen ja

työpisteiden kehitysmahdollisuuksia, tuotiin paremmin dataa liiketoimintojen käyttöön ja analysoitavaksi sekä kehitettiin keskeisiä liikenteenohjauksen järjestelmiä.

Tiedon analytiikka ja tiedolla johtaminen Finrailissa etenee vauhdilla. Valtaosa toimintaamme kuvaavasta tiedosta on perinteisesti kerätty useista eri lähdejärjestelmistä. Kerättävää tietoa on käsitelty, tulkittu ja jaettu mm. Excel-taulukkolaskentatyökalun avulla. Vuosi 2018 toi tähän toimintamalliin merkittävän muutoksen. Tiedolla johtamisen -projektin ensimmäiset tulokset siirrettiin tuotantokäyttöön loppuvuodesta 2018. Avasimme datayhteyden lähes kaikkien merkittävimpien järjestelmien ja Finrailin tietovaraston välillä. Kehitystyötä jatketaan edelleen analytiikan, tietovaraston ja uusien liittymien merkeissä.

Analytiikkatyökaluna Tiedolla johtamisen projektissa luotetaan Microsoftin PowerBI:hin. Työkalu otettiin yleisesti hallinnon käyttöön syksyllä 2018. Tehostamalla raportointia voidaan tietoa hyödyntää tehokkaammin ja luodaan pohjaa liiketoimintatiedon analysoinnille sekä hyödyntämiselle laajemmin käytännön työssä. Avaamme samalla myös uusia mahdollisuuksia luoda arvoa asiakkaille ja sidosryhmille.

Finlogic Oy:n hoitaman käyttökeskustoiminnan osalta vuonna 2018 panostettiin toiminnan kehittämiseen, asiakasviestintään sekä turvallisuuteen. Turvallisuuden osalta parannettiin poikkeamahallintaa, sekä

Konsernin keskeiset tunnusluvut	Konserni			Emoyhtiö		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Liikevaihto (milj. €)	36,0	36,0	36,6	34,0	34,0	34,7
Liikevoitto (milj. €)	1,8	2,4	1,9	1,7	2,2	1,9
Liikevoiton osuus liikevaihdosta (%)	5,0	6,5	5,3	5,1	6,6	5,5
Oman pääoman tuotto (%)	26,9	49,7	59,9	26,5	46,9	58,0
Omavaraisuusaste (%)	45,4	37,2	33,0	46,2	38,1	35,2
Kassavarat (milj. €)	8,5	8,0	7,5	7,5	7,1	6,6
Henkilöstömäärä keskimäärin	427	419	442	402	395	417

Oman pääoman tuotto-%:n laskennassa on käytetty taseen erien osalta tilikauden alun ja lopun keskiarvoa. Omavaraisuusaste-%:n laskennassa on käytetty taseen erien osalta tilikauden lopun arvoa.

# HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

niiden tutkintaa resursoidun turvallisuusasiantuntijan voimin. Asiakastytyväisyyteen panostettiin selkeyttämällä toiminnan vastuita sidosryhmä- ja ulkoisella viestinnällä. Toimintaan liittyvät ohjeet tarkastettiin ja päivitettiin. Lähinnä eläköitymisistä johtuen rekrytointeja oli vuoden aikana kahdeksan, joka on yksi kolmannes koko henkilöstövahvuudesta. Sähkötöiden johtaja vaihtui. Tampereen käyttökeskus muutti uusiin tiloihin Viinikkaan. Toiminnan henkilöstö- ja asiakastytyväisyys jatkoivat vuonna 2018 erinomaisella tasolla. Henkilöstön sitoutuminen ja tyytyväisyys ilmenee myös poikkeuksellisen alhaisina sairauspoissaoloina. Toiminnan taloudellinen tulos oli lähes budjetoidun mukainen. Tulosta laskivat lähinnä lisätyönä laskutettavien käyttökatojen vähentyminen.

## Liikevaihto ja tulos

Finrail-konsernin liikevaihto tilikaudella oli 36,0 milj. euroa (2017: 36,0 milj. euroa) ja liikevoitto 1,8 milj. euroa (2017: 2,4 milj. euroa). Konserni saavutti tuloksellisen tavoitteensa. Konsernin tilikauden voitto oli 1,5 milj. euroa (2017: 1,9 milj. euroa). Liikevoittoprosentti laski 6,5 prosentista 5,0 prosenttiin.

Finrail Oy:n liikevaihto tilikaudella oli 34,0 milj. euroa (2017: 34,0 milj. euroa). Liikevaihto koostui kokonaisuudessaan Liikennevirastolle tuotettavista valtion rataverkon liikenteenohjauspalveluista ja niihin kiinteästi liittyvistä matkustajainformaatio- ja suunnittelupalveluista. Yhtiön liikevoitto tilikaudella oli 1,7 milj. euroa (2017: 2,2 milj. euroa).

## Arvio toiminnan merkittävistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Konsernin pääliiketoiminta liikenteenohjaus on pääosin turvallisuuskriittistä. Liikenteenohjaushankeen uudistuksen yhteydessä Finrailin vastuulle siirtyi 1.1.2019 aiemmin viraston vastuulla olevia riskejä. Uusien toimintojen myötä riskienhallinnan merkitys korostuu jatkossa enemmän. Turvallisuuden näkökulmasta ratatöiden suojaamiseen ja kulkutien turvaamiseen liittyvät riskit ovat edelleen merkittäviä ja näihin alueisiin panostetaan riskienhallinnan toimenpitein määrätietoisesti. Ratatöiden määrä vilkasliiken-

teisillä rataosilla lisääntyy ja turvalaitelaitetekniikan uusimisessa on edelleen paljon tarpeita. Finraililla on rautatieturvallisuuden turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja ammattitaitoinen henkilökunta, joilla osaltaan varmistetaan turvallinen liikennöinti valtion rataverkolla. Liikenteenohjaus- ja kauko-ohjausjärjestelmien kehittäminen siirtyi Finralin vastuulle vuodenvaihteessa ja muiden turvalaitteiden kehittämistä jatketaan yhteistyössä Väyläviraston kanssa.

## Näkymät vuodelle 2019

Vuoden 2019 alussa ohjausyhtiömuutoksesta johtuen yhtiön toiminnan laajuus ja vastuu kasvoivat merkittävästi. Uusina liiketoimintoina siirtyivät teknisen valvon, turvavalvon sekä rataliikennekeskuksen toiminta. Lisäksi Finrailin vastuulle siirtyi kaikkiin operatiivisen ohjauksen hallinnan ja seurannan järjestelmät, jotka liittyvät yhtiön operatiivisiin toimintoihin.

Merkittäviä hankkeita vuodelle 2019 ovat erityisesti Kaakkois-Suomen kauko-ohjauksen rakentamisen aloittaminen ja ensimmäiset käyttöönotot, Länsi-Suomen kauko-ohjauksen hankkeen loppuun vieminen, Ramin ensimmäiset käyttöönotot ja Pieksämäen toimintojen siirto Tampereen ohjauskeskukseen.

## Henkilöstö ja palkat

Konsernin palveluksessa työskenteli vuoden 2018 aikana keskimäärin 427 henkilöä (2017: 419 hlöä). Vuoden lopussa henkilömäärä oli yhteensä 448, joista Finrail Oy:n palveluksessa oli 421 ja Finlogic Oy:n palveluksessa 27 henkilöä. Henkilöstöstä suurin osa, 353 henkilöä, työskenteli liikenneturvallisuustehtävissä. Loput toimivat matkustajainformaatio- ja suunnittelupalveluissa, liikennesuunnittelussa ja käyttökeskus-toiminnossa sekä esimies-, asiantuntija-, kehitys- ja hallintotehtävissä. Työsuhteistamme suurin osa on koko-aikaisia. Keski-ikästään finraililaiset ovat 47,3 vuotta (joulukuu 2018). Miesten osuus Finrailissa on 80,4 % ja naisten 19,6 %. Finraililla työsuhteet ovat pitkiä ja vakinaisia. Vuonna 2018 keskimääräinen työsuhteen pituus oli 19,1 vuotta. Lähtövaihtuvuus oli noin 5,8 %, kun mukaan lasketaan myös eläkkeelle siirtyneet. Ilman eläkkeelle siirtymisiä lähtövaihtuvuus oli 4,2 %.

Konsernin tilikauden aikana maksetut palkat ja palkkiot olivat 24,1 milj. euroa (2017: 22,8 milj. euroa). Johdon ja asiantuntijoiden tulospalkkiojärjestelmän perusteella maksettujen tulospalkkioiden yhteismäärä on eritelty ja ilmoitettu tilinpäätöksen liitetiedoissa.

Yhtiön koko henkilöstö kuuluu yhtiön hallituksen vahvistaman tulospalkkiojärjestelmän piiriin. Yhtiön henkilöstö on perustanut henkilöstörahaston. Tulospalkkiojärjestelmän perusteella voidaan maksaa palkkioita vain, jos yhtiön liikevoittotavoite saavutetaan, kuten vuonna 2018 tapahtui. Lisäksi edellytetään, ettei yhtiön toiminnan johdosta ole tapahtunut vakavia onnettomuuksia. Palkkiot määräytyvät sen mukaan miten yhtiön hallituksen vahvistamat vuosittaiset toteutuvat.

## Turvallisuus

Konsernin yritys vastuussa keskeisellä sijalla on vastuu turvallisesta rautatieliikenteestä. Vuonna 2018 konsernin toiminnasta johtuen ei aiheutunut vakavia onnettomuuksia rautateillä ja merkittävien poikkeamien osalta liikenteenohjauksessa sattuneita poikkeamia onnistuttiin vähentämään tavoitteen mukaisesti 10 % edelliseen vuoteen verrattuna. Yhtiö kiinnittää erityisesti huomiota liikenteenohjauksen laatuun ja riskien hallintaan.

Turvallisuuden johtamisjärjestelmää auditoidaan vuosittain ja lisäksi suoritetaan turvallisuuteen kohdistuvia katselmuksia ja toimintaan kohdistuu sekä asiakkaan että turvallisuusviranomaisten omavalvontaa. Kehittämistoimenpiteitä on tehty ratatyöprosessin turvallisuuteen, turvallisuuden valvontaan, puheviestinnän laatuun, koulutukseen sekä työn kuormittavuuden ja vireystilan hallintaan liittyen. Turvallisuutta on käsitelty tarkemmin vuosikertomuksessa.

## Ympäristö

Konserni käsittelee yritys vastuuta osana vuosikertomusta. Konserni ei julkaise erillistä ympäristöraporttia.

## Johto ja tilintarkastus

Finrail Oy:n hallituksen kuuluivat kertomusvuotena puheenjohtajana Pertti Korhonen ja jäsenenä Pia Björk (5.12.2018 asti), Yrjö Poutiainen, Kaija Sellman

(5.12.2018 asti), Kimmo Mäki (5.12.2018 asti), Pekka Timonen (5.12.2018 asti) ja Kirsi Nuotto (5.12.2018 alkaen).

Hallitus kokoontui tilikauden aikana kaksitoista kertaa. Hallituksen jäsenille maksettiin yhteensä 145.500,00 euroa palkkioina.

Konsernin tilintarkastajana toimi Tilintarkastusyhteisö Ernst & Young Oy. Päävastuullisena tilintarkastajana toimi Mikko Ryttilähti.

## Taloudellinen asema ja tulos

Konsernin taloudellinen asema on pysynyt hyvänä. Konsernin taloudellinen tulos ja tila käyvät ilmi tuloslaskelmasta ja taseesta. Tulos osoittaa 330.896,83 euron suuruisen verojen vähentämisen jälkeen voittoa 1.452.074,40 euroa.

## Hallituksen esitys tuloksen käytöstä

Finrail Oy:n jakokelpoiset varat ovat 6.061.124,15 euroa, josta tilikauden voitto on 1.417.503,48 euroa.

Hallitus esittää, että osinkoa ei jaeta vuodelta 2018. Finrail Oy:n vapaa oma pääoma on 6.061.124,15 euroa.

**KONSERNITULOSLASKELMA**

1.1.–31.12. (euroa)	2018	2017
<b>Liikevaihto</b>	35 993 409,86	35 963 936,31
Liiketoiminnan muut tuotot	0,00	6 200,00
<b>Materiaalit ja palvelut</b>		
· Ulkopuoliset palvelut	-1 363 708,86	-2 246 041,56
	-1 363 708,86	-2 246 041,56
<b>Henkilöstökulut</b>		
Palkat ja palkkiot	-24 088 136,96	-22 776 019,92
Henkilösivukulut		
· Eläkekulut	-4 246 693,73	-4 124 014,06
· Muut henkilösivukulut	-868 337,98	-1 069 227,95
	-29 203 168,67	-27 969 261,93
<b>Poistot ja arvonalentumiset</b>		
Suunnitelman mukaiset poistot	-282 169,81	-222 256,38
	-282 169,81	-222 256,38
Liiketoiminnan muut kulut	-3 358 751,27	-3 179 169,15
<b>Liikevoitto (-tappio)</b>	1 785 611,25	2 353 407,29
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
· Muilta	25,08	0,00
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
· Muille	-2 665,10	-8 073,77
	-2 640,02	-8 073,77
<b>Voitto (-tappio) ennen tilinopäätössiirtoja ja veroja</b>	1 782 971,23	2 345 333,52
Tuloverot		
· Tilikauden verot	-330 896,83	-424 198,94
	-330 896,83	-424 198,94
<b>Tilikauden voitto (-tappio)</b>	1 452 074,40	1 921 134,58

**KONSERNITASE**

31.12. (euroa)	2018	2017
<b>Vastaavaa</b>		
<b>Pysyvät vastaavat</b>		
<b>Aineettomat hyödykkeet</b>		
Liikearvo	701 250,00	866 250,00
Muut aineettomat hyödykkeet	146 325,44	64 126,67
	847 575,44	930 376,67
<b>Aineelliset hyödykkeet</b>		
Koneet ja kalusto	78 632,81	75 579,18
	78 632,81	75 579,18
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>	926 208,25	1 005 955,85
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>		
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>		
Myyntisaamiset	3 261 015,77	3 153 896,56
Muut saamiset	394 610,40	227 565,00
Siirtosaamiset	425 761,02	185 292,83
	4 081 387,19	3 566 754,39
Rahat ja pankkisaamiset	8 476 067,08	7 971 588,10
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>	12 557 454,27	11 538 342,49
<b>Vastaavaa yhteensä</b>	13 483 662,52	12 544 298,34
<b>Vastattavaa</b>		
<b>Oma pääoma</b>		
Osakepääoma	2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	900,00	900,00
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	4 666 817,89	2 745 683,31
Tilikauden voitto (tappio)	1 452 074,40	1 921 134,58
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	6 122 292,29	4 670 217,89
<b>Vieras pääoma</b>		
<b>Lyhytaikainen</b>		
Ostovelat	1 259 918,22	513 151,81
Muut velat	1 524 032,33	1 945 764,75
Siirtovelat	4 577 419,68	5 415 163,89
	7 361 370,23	7 874 080,45
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	7 361 370,23	7 874 080,45
<b>Vastattavaa yhteensä</b>	13 483 662,52	12 544 298,34



**EMOYHTIÖN TULOSLASKELMA**

1.1.–31.12. (euroa)	2018	2017
<b>Liikevaihto</b>	34 024 822,27	34 002 840,67
Liiketoiminnan muut tuotot	0,00	6 200,00
<b>Materiaalit ja palvelut</b>		
· Ulkopuoliset palvelut	-1 363 708,86	-2 265 350,56
	-1 363 708,86	-2 265 350,56
<b>Henkilöstökulut</b>		
Palkat ja palkkiot	-22 698 152,20	-21 409 554,52
Henkilösivukulut		
· Eläkekulut	-3 997 781,51	-3 886 212,09
· Muut henkilösivukulut	-840 652,69	-1 039 081,69
	-27 536 586,40	-26 334 848,30
<b>Poistot ja arvonalentumiset</b>		
Suunnitelman mukaiset poistot	-117 169,81	-57 256,38
	-117 169,81	-57 256,38
Liiketoiminnan muut kulut	-3 269 233,04	-3 106 536,34
<b>Liikevoitto (-tappio)</b>	1 738 124,16	2 245 049,09
<b>Rahoitustuotot ja -kulut</b>		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
· Saman konsernin yrityksiltä	4 125,00	4 125,00
· Muilta	21,64	0,00
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
· Muille	-2 549,24	-8 053,09
	1 597,40	-3 928,09
<b>Voitto (-tappio) ennen tilinopäätössiirtoja ja veroja</b>	1 739 721,56	2 241 121,00
Tuloverot		
· Tilikauden verot	-322 218,08	-418 064,09
	-322 218,08	-418 064,09
<b>Tilikauden voitto (-tappio)</b>	1 417 503,48	1 823 056,91

**EMOYHTIÖN TASE**

31.12. (euroa)	2018	2017
<b>Vastaavaa</b>		
<b>Pysyvät vastaavat</b>		
<b>Aineettomat hyödykkeet</b>		
Muut aineettomat hyödykkeet	146 325,44	64 126,67
	146 325,44	64 126,67
<b>Aineelliset hyödykkeet</b>		
Koneet ja kalusto	78 632,81	75 579,18
	78 632,81	75 579,18
<b>Sijoitukset</b>		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	2 500,00	2 500,00
	2 500,00	2 500,00
<b>Pysyvät vastaavat yhteensä</b>	227 458,25	142 205,85
<b>Vaihtuvat vastaavat</b>		
<b>Pitkäaikaiset saamiset</b>		
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	1 750 000,00	0,00
	1 750 000,00	0,00
<b>Lyhytaikaiset saamiset</b>		
Myyntisaamiset	3 044 907,25	2 908 508,34
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	4 125,00	1 809 864,24
Muut saamiset	203 470,40	36 425,00
Siirtosaamiset	424 539,84	181 951,41
	3 677 042,49	4 936 748,99
<b>Rahat ja pankkisaamiset</b>	7 468 731,16	7 102 332,78
<b>Vaihtuvat vastaavat yhteensä</b>	12 895 773,65	12 039 081,77
<b>Vastaavaa yhteensä</b>	13 123 231,90	12 181 287,62
<b>Vastattavaa</b>		
<b>Oma pääoma</b>		
Osakepääoma	2 500,00	2 500,00
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	900,00	900,00
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	4 642 720,67	2 819 663,76
Tilikauden voitto (tappio)	1 417 503,48	1 823 056,91
<b>Oma pääoma yhteensä</b>	6 063 624,15	4 646 120,67
<b>Vieras pääoma</b>		
<b>Lyhytaikainen</b>		
Ostovelat	1 253 245,33	508 472,33
Velat saman konsernin yrityksille	0,00	23 943,16
Muut velat	1 452 659,73	1 833 208,77
Siirtovelat	4 353 702,69	5 169 542,69
	7 059 607,75	7 535 166,95
<b>Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä</b>	7 059 607,75	7 535 166,95
<b>Vastattavaa yhteensä</b>	13 123 231,90	12 181 287,62

1.1.–31.12. (euroa)	Finrail Oy		Konserni	
	2018	2017	2018	2017
<b>Liiketoiminnan rahavirta</b>				
Myynnistä saadut maksut	42 497 771,41	39 809 565,65	44 998 580,49	42 025 201,98
Liiketoiminnan muista tuotoista saadut maksut	0,00	6 200,00	0,00	6 200,00
Maksut liiketoiminnan kuluista	-34 209 372,87	-31 431 973,84	-36 072 510,35	-33 212 960,78
Alv-muutokset tilikaudella	-7 408 784,47	-7 039 564,58	-7 904 138,05	-7 500 501,04
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	879 614,07	1 344 227,23	1 021 932,09	1 317 940,16
Maksetut korot ja maksut liiketoiminnan muista rahoituskuluista	-2 549,20	-8 053,09	-6 790,06	-8 073,77
Saadut korot liiketoiminnasta	4 146,64	4 125,00	4 150,08	0,00
Maksetut välittömät verot	-313 600,92	-353 183,18	-313 600,92	-353 183,18
Liiketoiminnan rahavirta	567 610,59	987 115,96	705 691,19	956 683,21
<b>Investointien rahavirta</b>				
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-201 212,21	-192 646,70	-201 212,21	-192 646,70
Investointien rahavirta	-201 212,21	-192 646,70	-201 212,21	-192 646,70
<b>Rahoituksen rahavirta</b>				
Maksetut osingot ja muu voitonjako	0,00	-313 000,00	0,00	-313 000,00
Rahoituksen rahavirta	0,00	-313 000,00	0,00	-313 000,00
<b>Rahavarojen muutos</b>	<b>366 398,38</b>	<b>481 469,26</b>	<b>504 478,98</b>	<b>451 036,51</b>
Rahavarat tilikauden alussa	7 102 332,78	6 620 863,52	7 971 588,10	7 520 551,59
Rahavarat tilikauden lopussa	7 468 731,16	7 102 332,78	8 476 067,08	7 971 588,10

**Arvostusperiaatteet ja -menetelmät**

Konsernin pysyvät vastaavat arvostetaan hankintamenoonsa vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla.

Konsernin rahoitusomaisuus on arvostettu nimellis-arvoonsa tai tätä alhaisempaan todennäköiseen arvoonsa.

Konsernin vieras pääoma on arvostettu nimellisarvoonsa.

**Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset**

Konsernin omistaman kuluvan käyttöomaisuuden hankintameno poistetaan ennalta laaditun suunnitelman mukaisesti. Poistoina kirjataan kuluksi hankintameno ja jäännösarvon erotus arvioituna taloudellisenä pitoaikana.

Hyödykeryhmä	Poisto-%	Menetelmä
Liikearvo	12,5 % / 8 v.	tasapoisto
Muut aineettomat hyödykkeet	33,3 % / 3 v.	tasapoisto
Koneet ja kalusto	25 %	menojäännöspoisto

Poistoperiaatteissa ei ole muutoksia.

**Eläkekulut**

Konsernin henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty eläkevakuutusyhtiössä. Konsernilla on myös lisäeläkkeistä eläkevastuuta. Vastuun määrät esitetty kohdassa vastuut ja vakuudet.

**Rahoituslaskelman laatimisperiaatteet**

Rahoituslaskelma on laadittu Kilan yleisohjeen mukaisena rahavirtalaskelmana. Liiketoiminnan rahavirta on esitetty suoraa esittämistapaa noudattaen.

**KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISTA KOSKEVAT LIITETIEDOT**

Konserni-yhtiöt		Kotipaikka	Emoyhtiön omistus (%)
Yhtiön emoyhtiö:	Finrail Oy	Helsinki	
Konsernin tytäryhtiöt:	Finlogic Oy	Helsinki	100 %

Konsernin sisäiset tapahtumat ja sisäinen omistus on eliminoitu. Tytäryhtiön hankintameno ja tytäryhtiön osakepääoma vastaavat toisiaan.

Lainat ja saamiset konserniyhtiöiltä (euroa)	Emoyhtiö	
	2018	2017
Pitkäaikaiset lainasaamiset	1 600 000,00	0,00
Pitkäaikaiset pääomalainasaamiset	150 000,00	0,00
Lyhytaikaiset lainasaamiset	0,00	1 600 000,00
Lyhytaikaiset pääomalainasaamiset	0,00	150 000,00
Muut saamiset	4 125,00	59 864,24
Ostovelat	0,00	23 943,16

**TULOSLASKELMAN LIITETIEDOT**

1.1.–31.12. (euroa)	Emoyhtiö	
	2018	2017
Hallituksen jäsenten palkkiot	113 100,00	104 100,00
Hallituksen jäsenten kokouspalkkiot	32 400,00	25 200,00
Hallituksen palkkiot yhteensä	145 500,00	129 300,00
Johtoryhmän veronalainen ansio pl. tulospalkkiot	873 966,28	808 186,32
Johtoryhmän tulospalkkiot	122 543,91	115 012,63
Johtoryhmän palkat ja palkkiot yhteensä	996 510,19	923 198,95
Toimitusjohtajan veronalainen ansio pl. tulospalkkiot	212 070,20	209 594,12
Toimitusjohtajan tulospalkkiot	36 260,19	30 898,75
Toimitusjohtajan palkat ja palkkiot yhteensä	248 330,39	240 492,87
<b>Tilintarkastajien palkkiot</b>		
Lakisääteinen tilintarkastus	26 668,00	23 230,00

**TASEEN VASTAAVIA KOSKEVAT LIITETIEDOT**

31.12. (euroa)	Konserni		Emoyhtiö	
Muutokset käyttöomaisuudessa	2018	2017	2018	2017
<b>Liikearvo</b>				
Kirjanpitoarvo tilikauden alussa	866 250,00	1 031 250,00		
Poistot tilikauden aikana	-165 000,00	-165 000,00		
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	701 250,00	866 250,00		
<b>Koneet ja kalusto</b>				
Kirjanpitoarvo tilikauden alussa	75 579,18	4 315,53	75 579,18	4 315,53
Lisäykset tilikauden aikana	29 264,56	96 456,70	29 264,56	96 456,70
Poistot tilikauden aikana	-26 210,93	-25 193,05	-26 210,93	-25 193,05
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa	78 632,81	75 579,18	78 632,81	75 579,18
<b>Osuudet saman konsernin yrityksissä</b>				
Kirjanpitoarvo tilikauden alussa			2 500,00	2 500,00
Kirjanpitoarvo tilikauden lopussa			2 500,00	2 500,00
<b>Siirtosaamisten olennaiset erät</b>				
Eläke- ja muiden sivukulujen saamiset	122 536,75	29 920,33	121 315,57	26 578,91
Kela-saamiset	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00
Muut siirtosaamiset	203 224,27	55 372,50	203 224,27	55 372,50
	425 761,02	185 292,83	424 539,84	181 951,41

**TASEEN VASTATTAVIA KOSKEVAT LIITETIEDOT**

31.12. (euroa)	Konserni		Emoyhtiö	
Oman pääoma erittely	2018	2017	2018	2017
<b>Sidottu omapääoma</b>				
Osakepääoma tilikauden alussa	2 500,00	2 500,00	2 500,00	2 500,00
Osakepääoma tilikauden lopussa	2 500,00	2 500,00	2 500,00	2 500,00
<b>Vapaa oma pääoma</b>				
Svop tilikauden alussa	900,00	900,00	900,00	900,00
Svop tilikauden lopussa	900,00	900,00	900,00	900,00
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	4 666 817,89	3 058 683,31	4 642 720,67	3 132 663,76
Osingonjako edellisiltä tilikausilta	0,00	-313 000,00	0,00	-313 000,00
Tilikauden voitto (tappio)	1 452 074,40	1 921 134,58	1 417 503,48	1 823 056,91
Kertyneet voittovarot tilikauden lopussa	6 118 892,29	4 666 817,89	6 060 224,15	4 642 720,67
Oma pääoma yhteensä	6 122 292,29	4 670 217,89	6 063 624,15	4 646 120,67

Laskelma jakokelpoisista varoista	2018	2017	2018	2017
Jakokelpoiset varat tilikauden lopussa			6 061 124,15	4 643 620,67
<b>Siirtovelkojen olennaiset erät</b>				
Jaksotetut henkilöstökulut	4 413 683,70	4 355 846,25	4 198 645,46	4 116 359,90
Jaksotetut yhteisöverot	134 279,89	123 118,83	125 601,14	116 983,98
Muut lyhytaikaiset siirtovelat kuluista	29 456,09	936 198,81	29 456,09	936 198,81
	4 577 419,68	5 415 163,89	4 353 702,69	5 169 542,69

## HENKILÖSTÖ

	Konserni		Emoyhtiö	
	2018	2017	2018	2017
<b>Henkilöstö</b>				
Palveluksessa oli tilikauden aikana keskimäärin	427	419	402	395

## VAKUUKSET JA VASTUUSITOUMUKSET

euroa	Konserni		Emoyhtiö	
	2018	2017	2018	2017
<b>Vuokravastuut, vakuustalletukset ja muut takaukset</b>				
Vakuustalletukset	208 428,00	208 428,00	17 288,00	17 288,00
Vuokravakuudet	134 285,88	19 137,00	134 285,88	19 137,00
<b>Määräaikaiset vuokrasopimukset</b>				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	186 520,80	0,00	186 520,80	0,00
Myöhemmin maksettavat	699 453,00	0,00	699 453,00	0,00
Yhteensä	885 973,80	0,00	885 973,80	0,00
<b>Eläkevastuut</b>				
Lisäeläkevastuut	269 110,00	202 134,00	269 110,00	202 134,00

## YHTIÖN OSAKKEIDEN MÄÄRÄ OSAKELAJEITTAIN

ja kutakin osaketta koskevat yhtiöjärjestyksen pääasialliset määräykset

Yhtiön osakepääoma jakautuu osakelajeittain seuraavasti:	2018	2017
Osakkeet (1 ääni/osake)	1.920.895 kpl	1 000 kpl
Yhteensä	1.920.895 kpl	1 000 kpl

Osakkeilla on yhtäläinen oikeus osinkoihin ja yhtiön varoihin.

## PÄÄOMALAINAT

Finrail Oy on myöntänyt osakeyhtiölain mukaista pääomailainaa Finlogic Oy:lle yhteensä 150 000,00 euroa.

Lainalle ei ole annettu vakuutta ja se voidaan maksaa pois ainoastaan mikäli viimeksi vahvistetun tilinpäätöksen mukaan sidotulle omalle pääomalle ja muille jakokelvottomille erille jää täysi kate.

Laina on myönnetty toistaiseksi ja laina erääntyy vasta, kun velkoja vaatii sitä maksettavaksi. Lainasta ei peritä korkoa.

## LUETTELO KÄYTETYISTÄ TILIKIRJOISTA

<b>Tuloslaskelma, tase ja tilikartta</b>	atk-lista
<b>Päivä- ja Pääkirja</b>	atk-lista
<b>Tasekirja</b>	nidottu

## TOSITELAJIT

<b>OKO, pankkitositteet</b>	tositelaji 1	atk-järjestelmä
<b>Palkkatositteet</b>	tositelajit 7-8	atk-järjestelmä
<b>Muistiotositteet</b>	tositelajit 6 ja 9	atk-järjestelmä
<b>Myyntilaskut</b> (käsin syötetyt)	tositelaji 10	atk-järjestelmä
<b>Ostolaskut</b> (käsin syötetyt)	tositelaji 20	atk-järjestelmä
<b>Myyntilaskutositteet</b>	tositelaji 100	atk-järjestelmä
<b>Ostolaskunumero</b>	tositelaji 150	atk-järjestelmä
<b>Ostolaskujen suoritukset</b>	tositelaji 300	atk-järjestelmä
<b>Liitetietositteet</b>	tositelaji Lta	atk-järjestelmä

## TILINPÄÄTÖKSEN 31.12.2018 ALLEKIRJOITUKSET

Helsinki 7.3.2019

**Pertti Korhonen**                      **Yrjö Poutiainen**  
hallituksen puheenjohtaja

**Kirsi Nuotto**                              **Pertti Saarela**  
toimitusjohtaja

## TILINPÄÄTÖSMERKINTÄ

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsinki 7.3.2019

Ernst & Young Oy, Tilintarkastusyhteisö

**Mikko Rytilahti**  
KHT, JHT

# 2018

**FINRAIL**

**Finrail Oy**  
Palkkatilanportti 1  
00240 Helsinki  
viestinta@finrail.fi  
www.finrail.fi